Alfetta
la "vetturetta" che corse con i grandi

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

MONOGRAFIA AISA 122

Alfetta
la "vetturetta" che corse con i grandi

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Museo Storico Alfa Romeo - Arese, 10 novembre 2018

---

1 Prefazione
Lorenzo Boscarelli

2 Alfa 158: la vittoria ha tanti padri
Patrick Italiano

14 Le corse e le squadre
Alessandro Silva

28 L'Alfa Romeo e il DNA aeronautico
Fabio Morlacchi

34 Campione anche sull'acqua
Lorenzo Ardizio

36 I piloti
Alessandro Silva

In copertina: Grand Prix des Nations, Ginevra 1946. Il duello tra Nino Farina e Wimille durante la finale.

MONOGRAFIA AISA 122

Prefazione

Lorenzo Boscarelli

Il 1936 fu l'ultimo anno in cui le Alfa Romeo da Gran Premio, soprattutto per merito di Tazio Nuvolari, riuscirono a cogliere importanti vittorie contro le Mercedes-Benz e le Auto Union. La crisi tecnica della Casa del Portello divenne palese l'anno dopo e non è un caso che una persona pratica e lungimirante come Enzo Ferrari insistesse allora per realizzare una "Voiturette", come erano chiamate le monoposto con cilindrata fino a 1500 cc.

Spesso ci si dimentica che negli anni Trenta l'Alfa Romeo era essenzialmente un'azienda aeronautica, che costruiva anche automobili da corsa e stradali, traendo da questa attività un beneficio di immagine e prestigio, molto più che risultati economici rilevanti, tanto da essere considerata quasi un disturbo di quella aeronautica. È comprensibile quindi che alla Scuderia Ferrari fosse trasferito il piccolo gruppo di progettisti, guidati da Gioachino Colombo, che disegnarono la 158 e che a Modena fosse costruita la prima vettura.

Le soluzioni tecniche adottate per la 158, pur se non di avanguardia, furono così ben scelte da mantenerne la competitività fino al 1951. Ci fu il lungo intermezzo bellico, ma cedere solo di fronte alla Ferrari 375, concepita nel 1949-50, indica la qualità del prodotto.

Il dominio che l'Alfetta esercitò nei Gran Premi dal 1946 al 1950 e la vittoria nel Campionato del Mondo Conduttori anche nel 1951, attrassero alla Squadra Corse Alfa Romeo i migliori piloti dell'epoca. Ciò contribuì a creare la fama di invincibilità della 158, e di sportività delle vetture Alfa Romeo, di cui a lungo beneficiarono anche quelle di serie.

Nell'Italia dell'immediato dopoguerra i successi sportivi aiutavano a ritrovare un'identità nazionale e avevano un'intensa carica emotiva; lontana dal clamore con cui si seguono quelli odierni, ma probabilmente più profonda. Anche per questo le vicende di quel periodo hanno lasciato una memoria così viva di chi ne fu protagonista, come l'Alfa Romeo 158 e i suoi piloti.

Spesso narrando la storia del motorismo sportivo si presta un'attenzione prevalente ai mezzi meccanici e ai piloti, lasciando nella penombra progettisti, tecnici e meccanici. Non così nella narrazione che si trova nelle pagine che seguono, a buon diritto, perché è evidente la forza e l'importanza dell'ambiente tecnico che diede vita all'Alfetta e ne curò lo sviluppo. Ambiente che era stato nutrito dalle conoscenze di progetto e realizzazione di motori aeronautici, in quel periodo il settore di punta della meccanica, in tutto il mondo.

Conoscenze di prim'ordine, ma possiamo permetterci di essere convinti che l'uso delle tabelle di calcolo, la scelta delle soluzioni tecniche e dei materiali, l'accuratezza della sperimentazione furono sostenute dalla passione che nasce in chi si dedica alle automobili da corsa, tanto più quando è in gioco il prestigio di un marchio come Alfa Romeo.

Lorenzo Boscarelli, presidente AISA e studioso di storia dell'automobile.

Alfa 158: la vittoria ha tanti padri

Patrick Italiano

Ricorrono 80 anni dall'esordio in gara dell'Alfa Romeo 158 monoposto, che ha avuto una carriera d'inusuale lunghezza e successo. Questa relazione vuole aiutare a capire una vettura importante nella storia dello sport automobilistico illustrandone episodi e caratteristiche che rimandano alle persone coinvolte nella sua nascita e nel suo sviluppo.

Parto dal presupposto che il lettore sappia già delle numerose vittorie, spalmate su un periodo di 14 anni, dei due titoli mondiali conseguiti, e della fisionomia complessiva della 158. Chi volesse ripassarsi questa storia, spesso esaltante ma anche a volte drammatica, ne troverà facilmente cenni più o meno approfonditi in tanti libri che ripercorrono i primi anni del Campionato del Mondo dei Conduttori, oppure libri sulla storia dell'Alfa Romeo di cui la 158 è un capitolo di rilievo. La relazione di Sandro Silva in questa monografia ne parla in modo più dettagliato, e descrive anche i piloti.

Il mio testo si appoggia in gran parte sulle ricerche fatte in collaborazione con Simon Moore nella preparazione del suo libro "The Magnificent Monopostos", su elementi pubblicati nel libro "Alfetta: The Alfa Romeo 158/159 Grand Prix Car" di Ed McDonough, ma anche su molte altre fonti quali testimonianze di protagonisti (Garcea, Busso, Sanesi, ...), sulle relazioni tecniche post-gara e su documenti trovati nell'archivio storico dell'Alfa Romeo. I fatti presentati sono per lo più basati su quello che ci raccontano documenti d'epoca, ma chiediamo indulgenza al lettore se su qualche episodio ci permettiamo di fare qualche ipotesi interpretativa che si spinge un po' oltre il contenuto di documenti inconfutabili. Le ipotesi sono sempre opinabili.

I "PADRI" ALL'ORIGINE DELL'ALFA 158

Il titolo della relazione "la vittoria ha tanti padri" prende spunto dal fatto che troviamo negli scritti, testimonianze, interviste ecc. un numero assai alto di rivendicazioni di paternità, e riteniamo, in linea con quell' aforisma, che questa "famiglia" si sia allargata proprio in relazione all'immenso successo della... figlia.

Gioachino Colombo

Iniziamo da un documento esplicito, una memoria firmata Gioachino Colombo datata novembre 1941[1], che riprende con date precise le tappe della progettazione della 158, avvenuta presso la Scuderia Ferrari a Modena. Indica il proprio trasferimento a Modena, su ordine di Gobbato[2], in data 3 maggio 1937. "Porta con sé i dati principali per l'impostazione della vettura che presenta al Comm. Ferrari". Scrive di aver completato a giugno "da solo lo studio del motore e dell'autotelaio", ricevendo poi l'aiuto del Sig. Nasi, proveniente della progettazione autocarri dell'Alfa Romeo. Una prima presentazione dei complessivi è datata 26 giugno 1937. A conferma di questo, possiamo leggere la firma di Colombo sui disegni del motore datati 29 luglio 1937[3].

È dunque pacifico, come tra l'altro viene riportato da tutte le pubblicazioni in merito, che Gioachino Colombo è l'autore principale, responsabile del disegno della 158. Capo progetto, diremo. Come riportato da Borgeson[4], di fronte ai disegni della 158, dice con fierezza "Fatto Colombo!". La "cronistoria" stilata da Colombo nel 1941 fornisce anche cenni assai particolareggiati del ruolo assunto da due disegnatori che hanno firmato parte del progetto della 158, sotto la direzione di Colombo come ci tiene a precisare lui stesso. Oltre a Angelo Nasi, che interviene sin dall'inizio del progetto, Alberto Massimino "viene presenta-

Patrick Italiano (1965) è ricercatore e docente in sociologia all'Università di Liegi (B). Figlio di emigrati italiani in Belgio, ha contratto il virus Alfa sin dalla culla, riposta nella Giulia Sprint paterna per i viaggi a visitare in nonni in Italia. Autore di articoli sull'Alfa Romeo pubblicati in vari paesi, sia su temi sportivi che industriali. Socio AISA dal 2003.

1. Abbiamo ritrovato l'articolo apparso nel *Littoriale* del 29 ottobre 1941 nel quale la paternità della 158 viene attribuita all'Ing. Massimino, che Colombo intende contestare con la sua "cronistoria". Questo articolo è poi interessantissimo in quanto descrive, in piena guerra, l'impostazione e le caratteristiche di massima della 512.
2. Ugo Gobbato, 1888-1945, Direttore Generale dell'Alfa da dicembre 1933.
3. Disegni riprodotti nel libro Alfetta: *The Alfa Romeo 158/159 Grand Prix Car* di Ed McDonough.
4. Per un approfondimento delle biografie delle persone legate alla storia dell'Alfa Romeo, si consiglia Griffith Borgeson, *Alfa Romeo, I creatori della leggenda*, Giorgio Nada, Milano, 1990.

to [a Colombo] il 18 luglio 1937" e "pre[nde] servizio il 1° agosto"[5]; si occupa prevalentemente del cambio. Gli viene anche attribuita da altre fonti la paternità del motore 316, costituito da due bancate di 158 montate su un singolo basamento (e con due alberi a gomito) che correrà con l'omonima vettura a Monza nel 1938 e a Spa nel 1939.

Se queste sono le date riportate fattualmente nel documento del 1941, Colombo, nelle sue memorie del 1985, aggiunge che era stato assai "visionario" per proporre a Ferrari "idee per una 1500" a motore posteriore che Ferrari rifiutò dicendo che da sempre erano stati i buoi a trainare il carro. Stranamente, Guidotti riporta la stessa storia[6], ma attribuendo a se stesso il consiglio di lasciare perdere e di puntare ad una 12C37 in miniatura. D'altronde, Mc Donough, basandosi sulle ricerche fatte da Mike Sparken (Michel Poberejsky) in occasione dell'ottenimento dell'unica 159 in mani private, fa risalire i primissimi disegni addirittura al 1935. Simon Moore conferma di aver ricevuto da Sparken due pagine di "caratteristiche generali" datate 25 gennaio 1936, ma ritiene che ci sia una confusione tra data di disegno e data di stampa del modulo sul quale è redatto il documento. Quelle due pagine possono essere "i dati principali per l'impostazione della vettura" con cui Colombo si trasferisce a Modena? Sembra comunque esserci una contraddizione tra l'affermazione di Colombo sul progetto a motore posteriore rifiutato, e l'idea che il progetto della 158 fosse partito parecchio prima di quanto si ritiene ufficialmente. Forse qui abbiamo un caso di ricostruzione a posteriori, cioè che tra le tante idee che venivano abbozzate sulla carta nei centri studi come quello dell'Alfa ci fossero sia progetti di 1500 cc anteriori alla decisione ufficiale di costruire una macchina del genere, sia idee di auto a motore posteriore, e che queste idee siano state collegate all'autentica 158 nella scia della sua fama mondiale.

Enzo Ferrari

Abbiamo appena accennato a Enzo Ferrari, e anche lui nelle proprie memorie rivendica la paternità della 158: "una macchina da corsa interamente mia"[7]. Moore bolla gli scritti di Ferrari come troppo distorti per essere presi in considerazione. Ovvio comunque che si parla di ruoli diversi, cioè Ferrari ne rivendica l'iniziativa, non la progettazione. Anche qui però conviene prendere in considerazione la tempistica. Può benissimo essere che Ferrari, intuendo la possibilità di contendere alla Maserati i premi di gara per la categoria 1500, abbia spinto l'Alfa a costruire una 1500 ben prima del maggio 1937. Infatti, secondo Guidotti, Ferrari avrebbe chiesto una 1500 a Jano in occasione del GP d'Italia 1936, ma Jano rispose di essere già troppo impegnato. Finché la Scuderia Ferrari fu indipendente dall'Alfa, era questa a sostenere gli oneri della costruzione delle macchine, mentre Ferrari le faceva correre e intascava i premi. Però, anche se può darsi che Ferrari abbia voluto una 1500 quando era ancora padrone effettivo della Scuderia, e per quanto la 158 sia stata materialmente disegnata a Modena, la progettazione iniziò solo quando, appunto, la Scuderia Ferrari fu rilevata dall'Alfa Romeo (marzo 1937), cioè al momento esatto in cui Ferrari divenne dipendente (di lusso) dell'Alfa. Da quel momento, pur se Ferrari da tempo aveva desiderato una 1500 e l'aveva vista nascere a Modena, gli ordini partivano dal Portello e Ferrari aveva appena perso la propria autonomia, cosa che avverrà formalmente il 1° gennaio successivo con la creazione dell'Alfa Corse. Di nuovo, sottolineiamo come Colombo affermi di aver "porta[to] con sé i dati principali per l'impostazione della vettura che presenta[va] al Comm. Ferrari". La memoria del 1941 non attribuisce a Ferrari nessun ruolo attivo, viene indicata una visita quotidiana al piccolo gruppo di disegnatori per controllare l'avanzamento dei lavori.

Vittorio Jano

Potrebbe sembrare strano annoverare Jano tra i possibili padri della 158 se nessuno dei disegni porta la sua firma. Eppure la cosa non doveva sembrare così assurda neanche al servizio stampa dell'Alfa Romeo che scrive nel 1951: "La macchina è stata ideata dall'Ing. Jano e realizzata dal Sig. Colombo"... Nel maggio 1937, infatti, Jano è ancora a tutti gli effetti, anche se per pochi mesi, Direttore Tecnico dell'Alfa Romeo, quindi capo di tutti i progetti. Che abbia avuto voce in capitolo per l'impostazione della macchina sembra addirittura logico, e più si vuole far risalire indietro il progetto 158, più lo si radica in un periodo in cui Jano controllava la progettazione.

Il fatto che Colombo, assistente di Jano sin dalla P2 del 1924, capo disegnatore dal 1928 e, secondo Jano, "suo braccio destro" dal 1932, sia stato distaccato a Modena per la 158 non andrebbe letto come una presa di distanza da Jano, ma come una maggiore garanzia di poter portare a termine il progetto. Infatti, sin dal 1936 Jano lamenta di non avere disegnatori a disposizione per i progetti sportivi, e di non ottenere tempestivamente dai reparti del Portello i pezzi sperimentali che gli servono, all'epoca per la Tipo C. Tant'è che chiede e ottiene da Gobbato garanzie in merito quando si mette al tavolo di disegno per la 12C37 – promesse disattese. La progettazione della 158 avviene nello stesso periodo di quella della 12C37, per cui

5. Testimonianza firmata da Nello Ugolini in allegato alla memoria di Colombo.

6. Doug Nye, intervista a Guidotti, *Thoroughbred and Classic Cars*, November 1982.

7. Citato in Borgeson, ed. inglese p. 115.

il trasferimento di Colombo sembra evitare che i due progetti siano in concorrenza al Portello. Pezzi essenziali, come i cilindri, vengono prima realizzati a Modena in acciaio, poi solo in un secondo tempo in fusione di alluminio al Portello.
Di fronte a Borgeson Jano esclama, davanti al disegno del motore 158, sebbene firmato Colombo, "è un motore mio". Nella stessa misura in cui andrebbe riconosciuta a Colombo una parte del merito delle macchine attribuite a Jano negli anni Trenta, per essere stato colui che le ha in gran parte disegnate materialmente, va riconosciuto a Jano che la 158 ricalca in tutto i suoi concetti per una macchina da corsa. "12C37 in miniatura" è una definizione che infatti calza per la 158: lo schema è a motore anteriore e cambio/differenziale dietro; telaio basso e stretto attorno al motore; schemi di sospensioni identici salvo per le molle anteriori; motore simile all'8C2300, ma senza più bisogno di dividere in due l'albero motore con la distribuzione centrale, essendo più piccolo; e, tipico di Jano, stesso sistema di registrazione delle valvole. Quanto basta per definirla, pur indirettamente, figlia dei concetti sviluppati sotto la direzione tecnica di Jano nella seconda metà degli anni Trenta.
Possiamo quindi riassumere le origini della 158 dicendo che, su ordine di Ugo Gobbato[8], Gioachino Colombo assume la responsabilità di un progetto impostato sulle linee guida tecniche di Vittorio Jano, sotto supervisione gerarchica quotidiana – e forse su idea iniziale – di Enzo Ferrari. Colombo, firmando di mano propria la maggior parte dei disegni, si avvale della collaborazione di Angelo Nasi[9], Alberto Massimino e Federico Giberti per i disegni di parti della vettura.

VERSO LA FORMA DEFINITIVA

Fin qui però, ripercorrendo le origini, abbiamo parlato di una 158 che, sebbene risulti vittoriosa alla prima uscita, non è ancora per alcuni versi quella entrata nella leggenda. Il motore gira al banco per la prima volta a fine febbraio 1938, poi a pieni giri il 3 marzo: i 189CV letti sono ancora assai modesti. La prima vettura è assemblata e provata a fine aprile.

Wifredo Ricart

Il concetto della 158 rimarrà in linea di massima quello originale fino alla fine, ma, dopo le gare alterne del 1938, sin dal 1939[10] avviene una revisione del progetto sotto la direzione di Wifredo Ricart. La versione aggiornata cambia addirittura telaio, che viene allungato. Ne sarebbero stati costruiti 6 esemplari, che sostituiscono quelli del 1938 (4?). Nuova anche la carrozzeria molto stretta. Jano ha lasciato l'Alfa Romeo a fine 1937 e da allora a spartirsi i compiti della direzione tecnica sono Gioachino Colombo e Bruno Trevisan, ma, seppur in veste di consulente della Direzione Generale, è ormai Ricart a dare le linee guida. Ritiene la 158 una vettura superata nella concezione[11], e infatti mette subito in cantiere, sin dal 1938, progetti di auto da Gran Premio più avanzate, una 3 litri a 16 cilindri "162" e subito dopo una 1500 a motore 12 cilindri posteriore, la 512.
Però, pur come soluzione temporanea, si occupa anche della revisione del progetto 158, con cui si corre nel 1939 e 1940. Ci sono molti disegni di modifiche con date di fine 1938 e inizio 1939.
Una traccia del coinvolgimento di Ricart nella 158 "corrente" si ha in occasione dell'importante sconfitta rimediata dalle 158 al GP di Tripoli 1939[12]. Le Mercedes W165, per la loro prima e unica corsa, stravincono senza forzare davanti alle 158 superate in velocità, ma soprattutto afflitte da gravi problemi di surriscaldamento e autoaccensione. La colpa dell'inconveniente è addebitata all'iniziativa sul campo di Bartolomeo Costantini, allora direttore sportivo, di abbassare la pressione del circuito di raffreddamento, che con le temperature estreme della giornata causò l'ebollizione dell'acqua, mentre era stata calcolata apposta una

8. Che predispone il distacco di Colombo a Modena dopo aver rilevato la Scuderia Ferrari, e che poi si fa presentare i disegni del progetto il 26 luglio 1937 prima che partano le lavorazioni dei pezzi – il che equivale a un via libera dopo l'esame del dossier.
9. Enzo Ferrari parla anche di Luigi Bazzi, ma le carte rinvenute nella famiglia di Nasi, citate nel libro di Moore, non lo annoverano come membro attivo della progettazione, solo come accompagnatore di Ferrari nella visita quotidiana al gruppo di lavoro.
10. Così dice Giuseppe Busso descrivendo l'attività al reparto corse del Portello quando lui stesso ci approda all'inizio del 1939.
11. Questa valutazione di Ricart viene invero riferita da Enzo Ferrari, ed è stata oggetto di smentita da parte di Ricart in una lettera in cui lo Spagnolo reagiva con garbo e una certa ironia ai commenti poco generosi di Ferrari nei suoi confronti. Il libro "Los proyectos desconocidos di CETA y Pegaso" di Manuel Lage riporta questa lettera del 1963 (p.148) dove per quanto riguarda la 158 scrive "Mi piacerebbe conoscere la presunta communicazione relativa 'alla 158, vettura superata e buona solo per la rottamazione o il museo'. Non l'ho né nella mia memoria né nei miei archvi, e meno ancora puo' far parte del mio stile o delle mie abitudini". Certo che Ferrari sostiene pure contro l'evidenza che Marinoni sia morto nella 512 (a dimostrazione che fosse una macchina pericolosa). E' peraltro da ritenere plausibile che l'annotazione a mano "per allenamenti e corse provinciali" del maggio 1941 sia di Ricart stesso e traduca il suo pensiero in merito.
12. Vedere anche su questo argomento la monografia AISA 92 *"L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato 1933-1945"*, pp. 18-20.

pressione maggiore. Così dice Colombo, ma in uno scambio di lettere con Harry Ricardo, Wifredo Ricart critica pesantemente il disegno della circolazione dell'acqua nella testa del motore 158. L'idea di montare un tubo di uscita d'acqua per ogni cilindro, che dovrebbe essere la soluzione, si osserva però stranamente su motori precedenti quella corsa, e sparisce più tardi, quando il motore tira fuori molti più cavalli. Dalle relazioni post-gara dell'Alfa Corse risulta che la Mercedes è sottovalutata, mentre la 158 è stata afflitta da vari problemi per lo più legati al caldo: surriscaldamento, autoaccensione, vapour-lock e caldo eccessivo per i piloti fino a provocare ustioni. La differenza tra la 158 1938 e quella 1939 si nota facilmente sulla bilancia: dai 562 kg del primo esemplare siamo ora a 630 kg, con pochi cavalli in più: 205 contro i 201 letti un anno prima. I 68 kg di differenza danno un'idea di quanto sia stato necessario modificare il progetto d'origine.

La sconfitta di Tripoli ha un effetto più importante di quanto si potrebbe credere, perché è proprio rimediando al problema in apparenza minore, quello del comfort dei piloti, che si giunge alla corsa di Livorno, a fine luglio, con la 158 nel suo inconfondibile aspetto definitivo: la presa d'aria assume la forma allargata a trilobo, che col successo della macchina diventerà nel dopoguerra l'archetipo della monoposto da corsa – basta vedere il numero di giocattoli che la riprendono, pur senza raffigurare esplicitamente una 158. Questa forma si congiunge ad una carrozzeria allargata nella parte bassa che favorisce la circolazione dell'aria sui lati, all'interno, verso il pilota e il cambio. Viene definita "carrozzeria aerodinamica", e infatti ora gli ammortizzatori anteriori sono carenati.

È lecito chiedersi se Wifredo Ricart stesso possa essere intervenuto su quella forma entrata nella leggenda. Infatti, in quel periodo stava lavorando sulla sua 162 a 16 cilindri, la cui mascherina sarà del tutto simile a quella della 158 definitiva – ovviamente più grande. Ebbene, esiste uno schizzo di stile della prima versione di muso della 162 (non ancora simile alla 158, ma con una bocca larga nella parte bassa) dalla mano di Ricart stesso, indice che si occupava anche di estetica delle monoposto. Sembra probabile che la modifica decisiva per evitare i problemi di Tripoli sia stata lo spostamento della pompa benzina da dietro a davanti al motore. Infatti, si può benissimo pensare che nella catena dei problemi ci fosse il vapour lock, causa di miscela magra, che provoca autoaccensione da cui deriva ebollizione. Il telaio è pure ulteriormente rafforzato nella parte anteriore.

C'è però un'altra ragione ancora che fa giocare a Wifredo Ricart un ruolo nella paternità delle versioni "evolute" della 158: nella seconda metà del 1938, progetta una modifica sperimentale sostanziosa della 158: la 158D con ponte De Dion, invece del pendolare Porsche di Jano.

Prima di discutere l'importanza di questo esperimento, vogliamo evocare un acuto della carriera della 158 che ha ispirato il titolo della conferenza AISA dedicata ai suoi ottant'anni: la performance di Nino Farina al volante della 158 al GP di Svizzera 1939. In quell'occasione nella finale della gara si trovarono a correre insieme le "voiturettes" 1500 cc con le grosse 3 litri, dove spadroneggiavano le Mercedes e le Auto Union. Con il favore della pioggia che ostacolava l'uso della maggiore potenza delle grosse vetture, Farina si mantenne in seconda posizione assoluta per i primi 6 giri, essendo superato solo col progressivo asciugarsi della pista. Questo spiega il titolo "la vetturetta che corse coi grandi" e dimostra anche che la stabilità raggiunta dal telaio era di tutto rispetto.

IL RIFACIMENTO DEL 1940

Abbiamo appena visto che le prime 158 erano state sostituite da 6 nuove a inizio 1939, e due di loro erano andate distrutte negli incidenti mortali di Emilio Villoresi e Giordano Aldrighetti. Per la nuova stagione però l'Alfa Romeo (pur avendo ufficialmente chiuso l'Alfa Corse nei primi giorni di settembre 1939, a causa dell'inizio della guerra, con risoluzione del contratto di Enzo Ferrari[13]) rivede le 158 per la nuova stagione, e ne costruisce addirittura 6 nuovi esemplari irrigiditi (un'altra volta). Infatti alla pesatura del GP di Tripoli 1940, le 158 erano ulteriormente "ingrassate" di un'altra quarantina di kg, fino a 660-670 kg. Il motore aveva però guadagnato un 10% di potenza, attestandosi a 225 CV al banco in aprile 1940. Nell'aspetto invece non erano cambiate per niente.

La "zampata" più significativa di Ricart sulla 158, coerentemente con il suo giudizio sulla macchina "superata", è il trapianto sulla "158D" del ponte De Dion disegnato per le 162 e 512. Le prove con questo prototipo proseguono oltre l'entrata in guerra dell'Italia, e Attilio Marinoni incorre in un incidente mortale contro un camion sull'Autostrada dei Laghi il 18 giugno 1940. Una foto del relitto ancora fumante consente di intravedere la sagoma del ponte ideato da Ricart. Questo incidente segna la fine delle prove di questa

13. Secondo le lettere ufficiali dell'Alfa Romeo a Ferrari, la data di fine contratto è il 6 settembre 1939, e Ugo Gobbato riferisce al Consiglio d'Amministrazione di dicembre che i conti dell'Alfa Corse non sono più allegati in quanto l'entità ha smesso di esistere in seguito allo stato di guerra scoppiato a inizio settembre. L'Alfa Corse era comunque addossata – funzionalmente e fisicamente – al reparto sperimentale, che quindi da quel momento gestisce in prima persona le attività sportive, incluse le partecipazioni alle gare fino al GP di Tripoli del 12 maggio 1940. Prosegue poi con la costruzione e lo sviluppo delle macchine fino a tutto il 1941.

soluzione; quel tragico evento ebbe grande importanza per l'ulteriore carriera della 158.
Infatti, se seguiamo l'analisi tecnica di Giuseppe Busso[14] sulla geometria del De Dion "in salsa Ricart", l'asse (e il centro) di rollio conseguente al suo punto di ancoraggio è il neo principale della 512, ed è responsabile del suo insuccesso in prova, quindi del suo mancato esordio in gara. È questa la spiegazione più convincente della circostanza che le prove svolte durante la guerra siano risultate in una 512 più lenta della 158 sul giro di Monza pur vantando 75 CV in più[15]. Un esame tecnico della 512 esposta al Museo Alfa Romeo conferma quanto quel progetto fosse più avanzato di quello della 158, cosicché subito dopo la fine della guerra fu preso in considerazione, prima di essere abbandonato a favore delle 158, già efficienti. Pasquale Gallo, presidente dell'Alfa, conferma al Consiglio di Gestione del 15 aprile 1946 che, dopo aver speso 50/60 milioni di lire per la 512, era intenzionato ad andare avanti appena avesse trovato le condizioni per proseguire le prove. È datata 20 giugno 1946 la relazione di Canavesi sulle impressioni ricavate dalle prove della 512 durante la guerra: accenna alla posizione di guida troppo in avanti per sentire bene la macchina sui tratti misti, mentre ritiene ottima la tenuta di strada sui tratti veloci. Però la sua valutazione dell'affidabilità complessiva contrasta con l'unico report dettagliato che abbiamo, quello delle prove di giugno-luglio 1942.
Sembra pure plausibile che il difetto rilevato da Busso quarant'anni dopo avrebbe dovuto essere individuato all'epoca dai tecnici e/o dai piloti, se le prove fossero continuate. Quantomeno, se si fosse registrato un calo di prestazioni della 158 montando quel De Dion, il progetto sarebbe stato rivisto, non tanto per la 158 stessa, ma per la 512. Possiamo quindi avanzare l'ipotesi che paradossalmente l'incidente mortale di Marinoni sulla 158D abbia favorito la successiva carriera della 158 nel dopoguerra, impedendo l'individuazione del difetto maggiore della 512, che avrebbe potuto prenderne il posto a guerra finita, come era nelle intenzioni.

SALVATE DURANTE LA GUERRA

Documenti, anche fotografici, dimostrano che le 158 rimasero nel reparto sperimentale del Portello fino a novembre 1942 almeno. Furono poi portate nei box dell'autodromo di Monza, poi messe in salvo in località decentrate. Nel 1941, furono anche costruiti non meno di 5 esemplari di 512, di cui un muletto funzionante e 4 smontate e mancanti solo di parti di carrozzeria.
Ringraziamo qui la competenza dei soci AISA che in occasione della conferenza oggetto di questa relazione hanno permesso di precisare e correggere la versione orale. Avevamo suggerito che le 158 fossero state nascoste da Achille Castoldi, in base a documenti che indicavano varie macchine e pezzi sperimentali sparsi tra diversi decentramenti, Abbiategrasso (Castoldi), Melzo e Triuggio (officine Alfa Romeo) e Orta (ufficio progettazione e reparto sperimentale sfollato in località Armeno), oltre a qualcosa rimasto al Portello. Il dubbio espresso dai consoci ha permesso poi di andare a consultare un documento della collezione di Giovanni Bossi da cui risulta che in effetti le 158 erano messe al riparo dalle bombe a Melzo, ma anche che questo non era un nascondiglio, ma un "semplice" deposito presso le officine decentrate[16]: il documento in questione è infatti una lettera all'autorità tedesca di marzo 1944 che "giustifica" che le monoposto, ricoverate assieme ad altre vetture, non fossero state dichiarate esplicitamente (al contrario delle biposto da corsa riparate allo stesso posto) perché inutilizzabili per altro scopo che le gare. L'officina era stata ispezionata da ufficiali tedeschi che avevano disposto il sequestro del locale dove erano ospitate.
Risulta invece che le 512 erano, quelle sì, nascoste ad Abbiategrasso[17]. Interessante la nota rinvenuta casualmente sulla pratica di vendita di una 6C2500 a Castoldi, nota che afferma che non si era voluto fare pagare per il favore reso all'Alfa Romeo di nascondere le vetture.

14. Cfr. Giuseppe Busso, "Un ponte sulla storia", op.cit., p.20 e Giuseppe Busso, "Quel fascino del 'molleggiato'", in *Manovella e ruote a raggi*, n. 2 Marzo-Aprile 1989, p.87.
15. La 512 era anche più pesante di 730 kg. Purtroppo la circostanza viene riportata da testimoni dell'epoca, ma i dati delle prove non sono giunti a noi. Esiste in archivio Alfa una relazione tecnica che illustra moltissimi problemi di funzionamento della 512, in gran parte legati alle scarse forniture disponibili durante la guerra, ma l'allegato con i tempi registrati è sparito dal faldone.
16. Una relazione di dicembre 1944 indica che è stato preso in affitto lo stabilimento della ex Filanda Gavazzi dal 1° settembre 1943. Vi si trovavano principalmente produzione ausiliaria, laboratorio metallurgico, laboratorio lubrificanti e carburanti e reparto costruzione ricambi, più servizi per il personale.
17. Secondo la distinta del 5 dicembre 1945 che elenca le vetture sperimentali e da corsa esistenti al servizio esperienze, sono indicate ad Abbiategrasso una 512 completa (il muletto), quattro telai più o meno completi ma tutti senza carrozzeria, quattro motori 512 e uno 162. Il telaio della 162, assieme alle 316, le vetture "da museo" e qualche altra si trovavano invece in deposito a Triuggio. Triuggio non ospitava officine decentrate.

Le 158 conservate durante la guerra e disponibili alla fine della stessa erano sette[19]: vari documenti, datati 28 maggio 1941, 27 marzo 1944, 5 dicembre 1945 e 11 maggio 1946 concordano sulle 6 158C (telai 158109-158114) più una descritta in tre di questi elenchi come "158D" o "Tipo D"[18]. La lista manoscritta di Guidotti del maggio 1946 la descrive "con ponte speciale" e indica il telaio 158108. Nel 1941, a differenza delle altre, era "smontata per revisione" ma "completa di tutti i particolari – con motore 158C". Nel 1945 era "smontata e risposta in casse, una parte in sede ed una parte a Orta". Questi documenti precisi e concordi sollevano almeno due domande: se anche erano state rottamate quelle del 1938, ne sono state costruite 12 tra il 1939 e il 1940, di cui tre andate distrutte in incidenti mortali. Ne mancano quindi due. L'altro punto che questi documenti stabiliscono è che la 158 "Tipo D" deve essere stata ricostruita su un telaio diverso, perché è molto improbabile che sia stato recuperato qualcosa dal rogo della vettura incidentata da Marinoni. Lo stato di questa 158D, smontata sia nel 1941 che nel 1945, starebbe a indicare che c'era stata l'intenzione di riprendere le prove col De Dion, ma che questa intenzione non sia mai giunta alla pratica. Non ci è noto se questa 158D sia mai stata completata né provata nel dopoguerra, eppure era disponibile. Ed è pure contemplata nell'ordine di lavoro firmato da Pasquale Gallo: il 15 aprile 1946, dispone un budget di Lit. 3.000.000 per "montaggio, revisione e migliorie con costruzione di alcuni elementi occorrenti per la messa a punto di N°6 Vetture 158C e N° 1 Vettura 158 D". La cifra non è indifferente nelle condizioni in cui si trovava l'Alfa allora.

La seduta del Consiglio di Gestione di quel 15 aprile 1946 affronta la questione delle corse e ci dà una serie di informazioni interessanti. È molto difficile ottenere gomme e carburante e la spesa complessiva per una gara viene stimata in 15 milioni. Gallo e il consiglio non vogliono lasciare ai piloti l'iniziativa di iscrivere le vetture alle gare (e di tenersi i premi) occupandosi di carburante e gomme: ritiene che la scelta di dove correre appartenga all'Alfa Romeo, in funzione delle ricadute d'immagine utili a vendere la produzione. Per questo Gallo sceglie di utilizzare le poche risorse disponibili per la gara di Ginevra, perché quello svizzero era allora il mercato d'esportazione più importante. Indica anche che le possibilità di vittoria sono molto alte perché i tecnici gli assicurano un guadagno di 30CV, anche a bassi giri, grazie alle modifiche "che l'ufficio sta facendo". "Essere presente in Isvizzera con una bella vittoria, sarebbe per l'Alfa un grande vantaggio, per luglio io ho la speranza che possiamo essere pronti". Si capisce che i 30CV a cui fa riferimento è il risultato sperato dell'applicazione del doppio stadio di compressione. Come già evocato sopra, nello stesso verbale si ribadisce l'intenzione di "portare avanti gli studi e le prove fatte sulla 512 [...] un problema difficile". Inoltre, si parla della possibilità futura, quando le 158 non serviranno più, di venderle. Non solo quelle esistenti al momento, ma forse anche di costruirne apposta per la vendita, magari in versione sport (!). Siccome non sarebbe economico organizzare una piccola produzione di 158 o derivate sulle "linee" di produzione auto, il direttore della produzione ausiliaria si offre di realizzarla. Sappiamo ovviamente che non se ne farà mai nulla.

LO SVILUPPO DEL DOPOGUERRA

L'Alfa Romeo esce dalla guerra con gli stabilimenti, ma anche con i vertici aziendali e tecnici, terremotati. Il Portello ha subito tre bombardamenti tra il 1943 e il 1944, ma per fortuna parte del materiale è stato salvato dagli sfollamenti già evocati. Deve anche ripartire senza le figure che la dirigevano fino al 1945: Ugo Gobbato viene ucciso il 28 aprile 1945, e Wifredo Ricart è tornato in Spagna alla scadenza del contratto, anche perché politicamente non è più il tempo per uno schierato chiaramente dalla parte di Francisco Franco. Lascia Milano a marzo. Mentre Pasquale Gallo assume la presidenza di una società che aveva già diretto alla fine degli anni Venti, sembrerebbe che il più qualificato per la direzione tecnica possa essere Gioachino Colombo, ma anche lui è raggiunto da polemiche politiche. A primavera 1945, viene sospeso dall'incarico in Alfa Romeo e va a passare un primo periodo in Ferrari. Quando ritorna "graziato" da quelle accuse nel dicembre 1945, ha per così dire "perso il treno" della riorganizzazione degli uffici tecnici Alfa Romeo. Nel frattempo, la direzione tecnica era stata proposta a Giampaolo Garcea (entrato nel 1935, era il più "anziano" della nuova generazione), ma Garcea rifiuta e il posto viene affidato a Orazio Satta Puliga. Colombo continuerà ad occuparsi anche di macchine da corsa, ma sotto la direzione di Satta, e a fasi alterne, in quanto in contrasto con altri tecnici della generazione che ormai ha assunto il controllo.

18. Tra le vetture tuttora esistenti, ci sarebbero anche una "105" e una "107". Sebbene aggiungere questi due telai ammonterebbe a 9 e coinciderebbe col numero di telai costruiti meno quelli distrutti in incidenti mortali anteguerra, riteniamo con Simon Moore che non ci si possa fidare del tutto dei numeri sulle macchine esistenti e che la perfetta identicità dei vari elenchi 1941-1946 lasci poco spazio all'ipotesi che altri due telai di tipo obsoleto siano stati preservati senza mai comparire sulle liste di materiale disponibile.

19. "158108 – 158211 tipo D (con ponte speciale)": dicitura riscontrata nel manoscritto a firma di Guidotti, maggio 1946.

Satta, Garcea, Colombo, Nicolis...

Dall'uscita della guerra dunque si occupa della 158 – e degli altri progetti – una squadra di tecnici non più riconducibili a un unico capo. Come sottolinea giustamente Fabio Morlacchi in un'altra relazione di questa monografia, questi uomini hanno in comune un percorso di formazione professionale nel campo aeronautico dell'Alfa Romeo, sotto la direzione di Ricart. Da questo punto di vista, ha una sua importanza l'identificazione di Colombo con la "vecchia scuola" rappresentata da Vittorio Jano, in contrasto coi giovani cresciuti coi criteri di Ricart. Anche se tutti hanno fatto l'inventario del buono e del meno buono realizzato dalla spagnolo e ne sono diventati meno "fan", col senno di poi. Ma rappresentano indubbiamente una nuova guardia, che opera con criteri più scientifici e meno empirici di quelli della generazione precedente.

Ad occuparsi di rimettere in sesto e di aggiornare le 158 sopravvissute alla guerra è quindi nei primissimi tempi del dopoguerra il gruppo composto da Orazio Satta in veste di direttore tecnico, Giampaolo Garcea capo del reparto esperienze, e Colombo, tornato dopo il breve esilio. Sono questi i tre nomi di riferimento di Gallo per quanto riguarda le prospettive di vittoria della 158 nel 1946.

Della 512, che pur si ritrova in copertina di Auto Italiana del 25 luglio 1946, non si sentirà più parlare prima che sia considerata da museo negli anni Sessanta. Valutazione "critica" della relazione pur positiva di Canavesi? Pragmatismo considerando le limitate risorse disponibili, a dispetto dell'intento espresso da Gallo di non lasciar perdere tutto quello che la 512 era già costata? Il pragmatismo induce infatti a trasferire sulla 158 ciò che di più promettente vi era della 512: non il suo motore intero (potente, ma ingombrante e pesante), ma la chiave della sua potenza: il doppio stadio di compressione, tra l'altro anche questo eredità degli studi aeronautici nei quali si erano cimentati i tecnici in quegli anni appena passati.

Stranamente, anche se Gallo decide che solo per la gara di Ginevra, il 21 luglio 1946, vale la pena usare le poche gomme e affrontare i costi della trasferta, due macchine sono inviate a inizio giugno a St. Cloud, vicino a Parigi, per la coppa René Le Bègue. Wimille e Farina pilotano le 158 in condizioni identiche a quelle in cui avevano corso l'ultima gara dell'anteguerra a Tripoli. Per la gara di Ginevra invece esordiscono non una, ma due versioni a compressore doppio stadio, denominate 158/46A e 158/46B. Il riferimento è chiaramente a due diverse soluzioni di compressore, perché questi 46A e 46B sono talvolta riferiti al compressore, non al motore nel suo complesso, e le macchine assumono la stessa dicitura per estensione. Varzi guida l'esemplare di 158/46A (motore 216, telaio 158111), Farina ha la 158/46B (motore 215 – questi due motori sono nuove unità), mentre Trossi e Wimille si devono "accontentare" delle 158/40C.

Sebbene la versione evoluta sia accreditata dei 30 CV supplementari di cui sopra (254 CV secondo fonti), la gara vede una battaglia accesa tra Wimille (158/40C) e Farina con la versione più potente, durante la quale mettono una distanza tale dagli inseguitori che viene ordinato loro di "non impegnarsi oltre"[20], mentre Wimille è attardato solo a causa di un contatto con Nuvolari doppiato.

Come scritto sopra e in altra relazione, la squadra che si occupa delle vetture è diretta da Satta, a cui spetta di dare le linee guida, e Garcea, responsabile delle esperienze, entrambi con esperienza aeronautica. Un terzo uomo chiave, anche lui con esperienza di lavoro sotto Ricart in campo aeronautico, Giuseppe Busso, si è allontanato dall'Alfa nel giugno 1946 e, fino all'inizio di 1948, si occupa delle macchine da corsa alla Ferrari. A loro si aggiungono figure della "vecchia guardia": Gioachino Colombo e Battista Guidotti, nei panni del direttore sportivo. L'esito della gara di Ginevra ha dimostrato che l'auspicato ritorno d'immagine era all'appuntamento, quindi valeva la pena continuare a gareggiare. Sin dalla gara successiva, il GP di Torino a inizio settembre, la scelta è caduta sulla versione B del compressore "46", di cui sono ora disponibili ben tre esemplari. In un'occasione si deve sostituire un motore, e il compressore 46B viene trasferito sul motore 40C di sostituzione, per cui non sembra ci fossero altre differenze significative nel motore stesso. A fine settembre per il Circuito di Milano, tutte le 158 sono "158/B". Queste due corse confermano i distacchi notevoli che la 158 è in grado di rifilare alla concorrenza, pur senza forzare.

Dal 1947 quindi si riprende a correre e questa conferma dell'impegno è accompagnata dalla nomina di un responsabile per le corse: Livio Nicolis. Nicolis è entrato all'Alfa nel 1941, e a parte il periodo di leva compiuto come ispettore dell'Aeronautica, ha lavorato come assistente di Garcea. D'ora in poi sarà lui a seguire lo sviluppo delle 158 sotto la direzione di Satta. È comunque consueto vedere tutti i tecnici presenti sui campi di gara, da Satta a Colombo, Garcea, e più tardi Busso, oltre a Nicolis.

Il consulente Sirtori e il ritorno di Busso

Le 158 funzionavano con una miscela a base di alcool chiamata "Alfa 36" con alcune variazioni sia nazionali (la squadra si informava del carburante disponibile sul campo, quindi anche dopo la guerra si legge di "Alfa 36 svizzero", "Alfa 36 tipo internazionale", o con qualche aggiunta (per esempio "Alfa 36 con 0.2%

20. Riferito nella relazione tecnica della corsa.

nitrobenzolo"). La 158/159 ha la fama, ci torneremo per il 1951, di essere assetata e ciò non è dovuto solo al compressore doppio stadio. Infatti i consumi in prova e in gara delle versioni 40C a compressore semplice già si attestano sui 70 litri/100km, e fino a 85 per la 46B sullo stesso circuito. Né il raggiungimento di valori di 1 litro per km è da ascrivere alle enormi potenze (e calore da smaltire) dei motori 159, se già nel 1946 si arrivava a valori di 95 l/100km[21].

Per il suo lavoro sui carburanti, va aggiunto alla lista dei "padri" dei successi della 158 anche Sandro Sirtori. Si era occupato in Alfa della ricerca sui carburanti e lubrificanti, finché dopo la guerra lasciò il Portello per una società petrolifera. Da questa posizione esterna però continuava a prestare il suo concorso al reparto di Garcea in veste di consulente a un costo simbolico ("remunerato con una pipa di tabacco" scrive Garcea[22]). Garcea racconta che grazie ai successi, la Shell fornisce ora il carburante gratis in cambio del telegramma di ringraziamento del giorno dopo, usato nella pubblicità sui giornali. Nel 1948 la Shell fornisce un metanolo completamente privo di acqua residua e questo causa una reazione con l'alluminio del compressore che lo blocca. Sirtori è accreditato di aver capito che l'acqua impedisce la reazione fatale al compressore, e quindi è all'origine dell'"additivo segreto", il poco di acqua che serve ad "inquinare" quanto basta il metanolo.

Il lavoro di sviluppo sul telaio è poco vistoso, mentre i motori continuano ad essere sviluppati, per lo più con aumenti di portata e pressione dei compressori. Ci sono fonti discordanti sul risultato ottenuto con la 158/47, data per 265 o 275 CV. Sembra che in quell'anno sia stato modificato il sistema di circolazione acqua nella testa, con l'aggiunta di un secondo tubo che porta acqua presso le sedi delle valvole di scarico. Però, a dispetto della denominazione, la 158/47 non viene usata nelle gare del 1947, se non da Gaboardi al GP d'Italia il 7 settembre. Anche nel 1948, sono ancora usate per lo più auto designate 158/46B, solo a fine stagione per il GP d'Italia troviamo tre 158/47 su quattro 158 in totale. Si vede che il margine sugli avversari era ritenuto sufficiente: scrive Giuseppe Busso, tornato dalla Ferrari a gennaio 1948: "nel primo anno del mio rientro in Alfa, il 1948, il problema di vincere con le 158 praticamente non esisteva. Esisteva solo il fastidio di definire corsa per corsa [...] quale dei nostri campioni avrebbe occupato il primo posto. La superiorità delle 158 sulle rivali era tale che i problemi potevano nascere solo da incidenti e da guasti"[23]. L'incidente mortale di Varzi nelle prove del Gran Premio d'Europa a Berna avviene con l'unico esemplare di 158/47 disponibile in quel momento. Solo dopo che a Torino, a settembre, la lotta era stata più ravvicinata del solito e la vittoria conseguita con l'unica 158/47, sono state schierate più 158/47.

Dopo la stagione sabbatica del 1949, l'Alfa torna alle gare di Formula 1 per il primo Campionato del mondo piloti nel 1950. Busso non cita nessun contributo specifico suo nel 1948, mentre conferma di essere andato spesso alle gare a partire della stagione 1950. Cita continui interventi sui vari aspetti della macchina per adeguarla all'aumento di potenza, ma a parte il lavoro sui serbatoi, che è in realtà del 1951, si tratta probabilmente di adeguamenti, non di novità sostanziali. Infatti, la versione di motore denominata "158/50" esordisce solo a fine stagione con un esemplare per Fangio al Daily Express a fine agosto, e due (Fangio e Farina) al GP d'Italia a settembre. Le altre partecipazioni sono identificate 158/47. Non disponiamo di dati di banco e le potenze attribuite ai motori 158 tra il 1948 e il 1950 variano secondo le fonti. È plausibile che con un lavoro minuto e l'aumento delle pressioni la versione denominata 47 sia cresciuta fino ai 300/315 CV all'inizio del 1950, mentre la versione 158/50 sarebbe quella accreditata ufficialmente di 350 CV, anche se qualche fonte[24] parla di 370. Come per la stagione 1948, un'ipotesi ragionevole è che si fossero già raggiunte al banco potenze maggiori con pressioni più alte, ma che la superiorità dimostrata nelle prime gare abbia ritardato l'effettivo uso delle versioni più spinte.

LO "STADIO FINALE": LA 159 DEL 1951

L'ultima stagione della 158, ormai chiamata 159 per sottolineare l'evoluzione del progetto, è stata molto più combattuta delle precedenti, con l'arrivo della Ferrari 375 aspirata di 4500 cc, in grado di tenere testa e anche di battere le 159. La 159 costituisce quindi un'evoluzione significativa sia nel telaio che nel motore, eppure si tende a considerare come rappresentativa dell'intera stagione la versione che ha corso solo gli ultimi GP dell'anno.

Protagonisti i motori

Se nell'anteguerra si può ritenere che la 158 abbia avuto successo per omogeneità e pragmatismo, mentre altri progetti montavano motori più evoluti (Mercedes W165, Alfa 512), dopo la guerra, dall'applicazione del doppio stadio di compressione, è stato protagonista il motore. Sono state evocate potenze un po' fantasiose

21. Valore rilevato durante le prove del Circuito di Milano, settembre 1946.

22. Gian Paolo Garcea, *La mia Alfa*, Giorgio Nada, Milano, 1993.

23. Giuseppe Busso, Nel cuore dell'Alfa, Automobilia, Milano, 2005, p. 61.

24. McDonough cita Sheldon e Hull&Slater a riferire queste cifre, però il primo descrive pure la vettura come "159" il che non corrisponde ai documenti interni all'Alfa.

per il 159, a volte qualcuno ha parlato di 450 CV a oltre 9500 giri. In questo caso, disponiamo di dati interni certi dove il riferimento per un "buon" motore di fine stagione (c'erano differenze da un'unità all'altra) è di 410 CV a 9000 giri[25], mentre Satta indica potenze di 400/420 CV con la stima che "tra il nostro miglior motore e il peggior motore Ferrari" ci possono essere 50 CV di differenza. Lo stesso documento ci dice pure che il disegno di fine 1951 non è cambiato rispetto a quello del "49" (!), ma sono cambiati i materiali.
Un dato illustra la stupefacente capacità della 158 di assorbire l'aumento di prestazioni nell'arco degli anni: sul rettilineo di Pescara, le velocità rilevate per le 158/159 sono le seguenti: 1938: 227 km/h; 1939: 233 km/h; 1951: 310 km/h.
Abbiamo accennato in precedenza al contraltare di tanta performance, cioè il notevole consumo. Già nel 1946 era di tutto rispetto; nel 1951, secondo i tracciati, si rilevavano valori da 80 a 110 l/100km. Per il 1951, come afferma Busso nel suo libro, si provvide a montare serbatoi supplementari. Nel 1947, la configurazione prevedeva serbatoi da 170 litri (principale) più 28 (riserva) più 17 (ausiliare). Nel 1950, la 158 è cambiata poco: 175+28+17 litri. Per il 1951, invece, sono previste varie configurazioni, con serbatoi supplementari collocati sui lati del posto guida. Il massimo imbarcato è, al GP del Belgio a Spa, 332 litri: uno principale da 150, due laterali di 75 ognuno e un ausiliario da 32.
Va notato, per capire fino a che punto la 158/159 è "la stessa vettura" o meno, che per installare questi serbatoi, fu necessario allargare la carrozzeria. E' stata la Zagato a costruire le nuove carrozzerie per la 159, ed è interessante rilevare quanto poco sembri diversa dalla sorella "più magra", anche se a guardare bene il sovrappeso si nota.

Telai nuovi

Fino a tutto il 1950, e pure alla prima gara del 1951, il Daily Express Trophy a Silverstone, i telai sono quelli del 1940. Vengono costruiti telai nuovi, ma nell'arco della stagione i vecchi sono ancora usati in modo del tutto significativo, non solo come muletti, ma anche dai piloti di punta. Tutte le vetture del 1951, vecchie e nuove, sono state numerate 159xxx. In totale, i telai nuovi sono 5 (115-119), ma gli ultimi costruiti servono solo per le ultimissime gare, in Italia e in Spagna. Si può ritenere eccezionale che telai ormai vecchi di 10 anni, nati per metà della potenza, fossero ancora in uso ad inizio 1951.
Furono sostituiti, secondo Guidotti, perché al Nürburgring i telai s'incrinarono in quanto affaticati[26]. Ma il Nürburgring è la sesta gara della stagione e ... tre dei cinque telai portati sul campo sono nuovi! La cura per questo inconveniente si può osservare oggi al museo di Arese: la 159 presentata senza carrozzeria ci fa vedere il rinforzo chiamato "ringhiera", così detto perché è un traliccio saldato ai longheroni del telaio, che collega gli attacchi di sospensione anteriori e posteriori. Ci immaginiamo comunemente la 159 così com'è presentata al museo, ed è infatti diversa dalla 158 in particolari importanti come questo rinforzo, il De Dion di cui parleremo subito dopo, e anche la presa d'aria motore rivolta all'indietro, con l'aria aspirata da quella che fu la presa per l'abitacolo, davanti al parabrezza. Questa configurazione però ha corso solo le ultimissime gare del 1951, mentre le 159 del resto della stagione erano molto più simili alle 158.
La "ringhiera" fu applicata, al GP d'Italia, solo a telai nuovi: De Graffenried corse con l'unico telaio vecchio, non rinforzato. Questo telaio, 113, rinforzato nel frattempo, sarà anche quello con cui Fangio si aggiudicherà la vittoria decisiva di Barcellona.

Riecco il De Dion!

Abbiamo visto come Ricart avesse trasferito il suo disegno di ponte De Dion sulla 158D a fine 1939, e accennato all'analisi pubblicata da Busso sul difetto di geometria di quella soluzione, probabile causa delle difficoltà della 512. Per tutto il dopoguerra, la 158 continua tranquillamente col ponte pendolare. Nelle sue memorie, Giuseppe Busso cita però nel 1950 lo studio di "due nuovi sistemi di sospensione posteriore, uno dei quali – ovviamente – era un De Dion"[27]. Busso, per quanto apprezzasse Gioachino Colombo nei primi tempi, ne diventa un avversario nel periodo del suo breve ritorno in Alfa, dal gennaio 1951 a settembre 1952. Attribuisce a Oreste Peverelli, presidente delle concessionarie Alfa Romeo e titolare di quella di Como, un'influenza decisiva sul Direttore Generale Alessio, e un'ammirazione senza limiti per Colombo. Peverelli è ritenuto l'artefice principale della partecipazione alle gare del dopoguerra, rammaricato quando sono sospese nel 1949, e fautore del ritorno di Colombo dalla Ferrari. Questa mossa, secondo Busso, creò tensioni palpabili alla progettazione e alle esperienze (definiti da Peverelli "un branco di incapaci"[28]), tanto che dopo i ritiri per guasto delle 159 di punta al GP d'Italia, Garcea subì un processo interno per sabotaggio (!) e fu rimosso dalla direzione del servizio, sostituito dall'ingegner Catti.
Le caratteristiche degli studi di ponte posteriore iniziati da Busso non sono note, ma sembra che il primo impegno di Colombo sia stato proprio il disegno del De Dion che possiamo vedere sulla 159 del Museo,

25. Prova al banco del motore « 159M » 224 il 9 ottobre 1951.
26. Testimonianza riportata in Moore, *The Magnificent Monopostos*, p. 698.
27. G. Busso 2005 (op.cit) p. 63.
28. Idem, p. 66.

scartando come "volgare pattume"[29] i progetti esistenti. Caratteristica della soluzione di Colombo, costretto dalle caratteristiche del telaio a cui doveva ancorare la nuova sospensione, è la conservazione degli attacchi anteriori del ponte Porsche, dove vanno ora a imperniarsi i puntoni del De Dion, ma soprattutto il sistema di ancoraggio trasversale con un braccio triangolare sistemato sopra il differenziale. Questa soluzione, chiamata da Busso "ponte BMW" perché ripresa da una grossa BMW di anteguerra, rimarrà tipica dello schema dei ponti – rigidi – delle Alfa stradali del dopoguerra, dalla 1900 alla Giulia.

Eretto a simbolo di una certa scuola tecnica (ricordata nella pubblicità dell'Alfetta – stradale – del 1972), questo De Dion montato sulla 159 non risponde pienamente alle speranze dei progettisti. Guidotti e Busso concordano che "a giudizio dei piloti il De Dion andava meglio del ponte pendolare", ma non era "la soluzione completa". Infatti, con la potenza cresciuta e ormai la necessità di spingerle al massimo, col fiato delle Ferrari nella nuca, le 159 si scompongono. Ma il beneficio probabilmente maggiore che si può riconoscere al De Dion è una costanza di comportamento tra macchina con il pieno di carburante e vuota: si vede nelle foto di partenza che, cariche con oltre 300 litri di carburante, le 159 si "siedono" vistosamente, con notevole camber delle ruote posteriori. Il De Dion le mantiene verticali sia a carico che a vuoto. Eppure al De Dion è riconosciuta un'unica vittoria, quella di Barcellona. Ma c'è di più: persino in quell'ultima gara, in assoluto, della 159, il miglior tempo (2'16") viene realizzato da Fangio, in prova, sul muletto, l'unica macchina ancora col "ponte vecchio".

Se possiamo avanzare un'ipotesi di spiegazione di questo mezzo successo, ci viene da fare un parallelo con la geometria di Ricart. Nel caso della soluzione di Colombo, non abbiamo più il problema di un asse di rollio dall'inclinazione aberrante, ma di quella versione rimane una caratteristica poco auspicabile per una vettura da corsa: la posizione rialzata del centro di rollio. Sempre per fare un parallelo, conviene ricordarsi che la soluzione geometricamente simile adottata sulle Giulia di serie ha dovuto essere corretta da Chiti col cosiddetto "slittone Autodelta" per l'uso agonistico delle GTA, 15 anni più tardi. E le versioni efficienti di De Dion (6C 3000CM, 2000 Sportiva, Alfetta stradale e derivate per Busso, e notevolmente la Pegaso Z102 di Ricart) hanno un ancoraggio che tiene basso il centro di rollio.

Dopo avere esaminato l'ultimo – modesto – contributo di Colombo al successo di quella che rimane indubbiamente la sua creatura[30], dobbiamo ricordare qui un apporto decisivo al lieto fine dell'avventura – la conquista del campionato 1951. Dopo la scottante sconfitta di Monza ad opera della Ferrari, il campionato si gioca all'ultima gara in ottobre a Barcellona. In fatto di velocità, la Ferrari aveva fatto segnare il miglior tempo in prova, e le 159 assettate avrebbero dovuto fermarsi per rifornirsi, malgrado i serbatoi supplementari. Va attribuita a Livio Nicolis, d'accordo con Fangio, la mossa vincente di scegliere le gomme da 17", che a differenza delle 16" montate dalla Ferrari reggevano la velocità e il carico senza dechappare.

Autopsia di un progetto eccezionalmente longevo

Esiste nell'Archivio Storico Alfa Romeo un documento di eccezionale interesse per conoscere il reale stato delle 159 durante il 1951, e per inciso sfatare qualche mito in proposito. Si tratta del verbale di una riunione tenutasi il 15 febbraio 1952 con oggetto l'esame dell'opportunità di proseguire la partecipazione alle corse nel 1952, con la presentazione di un rendiconto tecnico dettagliato della stagione precedente. Ne ricaviamo l'evidenza di come la 159 fosse arrivata – comprensibilmente – al limite del suo sviluppo.

Dei 410CV al banco abbiamo già detto, ma colpisce il numero di inconvenienti rilevati sui motori, sia quelli che hanno causato un guasto in gara, sia quelli rilevati in officina dopo la corsa. I più frequenti motivi di ritiro dovuti al motore sono la bruciatura dei pistoni (3 casi) e, più grave, la rottura dell'albero motore (3 casi, a cui vanno aggiunte incrinature riscontrate a tre vetture su quattro che hanno finito la gara di Barcellona). A proposito di quell'inconveniente, Satta, relatore tecnico a questa riunione davanti ai vertici aziendali, ritiene che si potrebbe continuare con quegli alberi se si potessero scartare senza indugi tutti gli esemplari che presentano il pur minimo difetto e sostituirli ad ogni gara. Altro inconveniente grave riscontrato in sede di revisione dei motori dopo le gare: la rottura dei blocchi cilindri nella zona della camera di combustione. Questo inconveniente si presenta su qualche vettura ad ogni gara, addirittura su tutt'e quattro dopo la gara di Reims. In totale, sebbene le rotture delle teste abbiano fermato una sola vettura in gara, si sono incrinate non meno di 54 semiteste[31] nell'arco della stagione (di cui 11 in sala prove), in modo che alla data della riunione erano rimasti solo 8 semiblocchi, cioè 4 motori utilizzabili. Un intervento alla riunione ci informa anche che nel "49"[32] in qualche caso si sono fatte partire delle macchine sapendo che avevano già un inizio di incrinatura nella testa, che però aveva ret-

29. Ibidem p. 67.

30. Il modesto successo del De Dion della 159 può essere letto come un tributo alla qualità del disegno del ponte pendolare d'origine.

31. Il blocco è fuso in due semiblocchi da 4 cilindri, comprendente teste e cilindri in un solo pezzo.

32. Si può ipotizzare che ci si riferisce al materiale preparato nel 1949 per la stagione 1950.

to la durata della gara. Tale ipotesi è esclusa da Satta per il futuro per via della potenza passata da 330 a 400/420 CV. Come già scritto, il disegno non è stato cambiato, ma "i materiali impiegati sono notevolmente migliorati [...] però la maggior potenza erogata ha sicuramente annullato il miglioramento portato ai materiali". Al momento sono però disponibili materiali ancora migliori con i quali si potrebbero costruire nuove teste da provare.

Sappiamo dai numeri di motori rilevati nelle relazioni post-gara che siamo arrivati al motore N° 231, il che smentisce la tesi di McDonough che scrive che sono stati utilizzati gli stessi 9 motori dal 1938 al 1951[33]: una favola suggestiva, ma favola appunto.

La relazione tratta anche degli altri inconvenienti, quelli più frequenti essendo problemi alla trasmissione, con svariati pignoni rotti o scheggiati ("riscaldamento anormale dei pignoncini trasmissione – frequentissimo"), problema assai ripetuto in tutto l'arco di attività delle 158. Inconvenienti ai freni, pur rinforzati nel 1950 – 1951 sono pure indicati come frequenti.

Sulla questione già evocata dei telai, la distinta degli inconvenienti combacia solo in parte con la ricostruzione di Guidotti: dopo la gara di Barcellona si riscontra un'incrinatura sui longheroni della vettura di Fangio. La circostanza che avviene "in corrispondenza di una vecchia saldatura" conferma che si trattava di un telaio di vecchia costruzione, pur se rinforzato con la "ringhiera" e modificato col De Dion. Invece risultano solo due i casi di incrinatura delle zampe di attacco ai longheroni (senza specificare la gara), che giustificherebbero l'introduzione tardiva della "ringhiera". Ma anche a quel proposito si capisce drammaticamente il limite raggiunto dal progetto 158/159, se si riscontra in un caso pure la "rottura attacco traliccio irrobustimento telaio".

Con questo si chiude un ciclo eccezionalmente lungo e glorioso, al quale, oltre a Colombo, indiscussa "mano" dietro alla progettazione della vettura, molti altri hanno contribuito significativamente. La prospettiva delineata nelle conclusioni della riunione di febbraio 1952 è che per sperare di vincere nelle corse di Formula 1 a venire sarebbero stati necessari una nuova vettura e un motore nuovo. Si riteneva che gli incrementi di potenza sarebbero serviti abbastanza poco, che anche 500 CV non avrebbero fatto una differenza significativa rispetto a 350, se bisognava fare rifornimento in gara, e soprattutto se sui tratti più guidati non sarebbe stato possibile scaricarli a terra.

La decisione fu quindi di rinunciare alle gare di Formula 1 nel 1952, per mancanza di tempo e denaro necessari ad affrontare la stagione con probabilità di successo, ma "è intima convinzione di tutti gli intervenuti che la nostra Società non potrà in futuro rimanere estranea dalle competizioni sportive e si renderà quindi necessario intraprendere al più presto lo studio delle vetture da corsa per la nuova formula". Siccome "per sfruttare queste elevate potenze sarebbe allora necessario studiare una vettura completamente nuova, con la trasmissione sulle 4 ruote", questo documento ci proietta verso il successivo progetto, mai compiuto, della Tipo 160[34], a 12 cilindri e trazione integrale. Un'altra storia.

33. E. McDonough, op. cit , p.166.

34. È curioso notare, in merito agli appellativi spesso discussi tra 158, 158A e B, 159, 159M ecc. che esiste in archivio Alfa un album con la distinta delle corse vinte dove, per poche gare del 1951, alcune macchine sono designate "160", per poi tornare alla dicitura "159M" alle gare successive. L'album è di pochi anni dopo, ma comunque posteriore al 1953.

BIBLIOGRAFIA:

• BORGESON Griffith, *The Alfa Romeo Tradition*, Haynes, Somerset, 1990
• BUSSO Giuseppe, "*Il mistero della Gazzella*", in Ruoteclassiche N°16, marzo 1989
• BUSSO Giuseppe, "*Quel fascino del "molleggiato*", in Manovella e ruote a raggi, N°2 Marzo-Aprile 1989
• BUSSO Giuseppe, "*Un ponte sulla storia*", in Ruoteclassiche N°25, gennaio 1990
• BUSSO Giuseppe, "*Ricordi di uomini e tecnologie*", in Archivio Storico Alfa Romeo, vol. III, Milano, 2000
• BUSSO Giuseppe, *Nel cuore dell'Alfa*, Automobilia, Milano, 2005
• FUSI Luigi, *Tutte le Alfa Romeo dal 1910*, Emmetigrafica, Milano, 1985
• FUSI L., FERRARI E. e BORGESON G., *Le Alfa Romeo di Vittorio Jano*, Autocritica, Milano, 1982
• GARCEA Gian Paolo, *La mia Alfa*, Giorgio Nada, Milano, 1993
• LAGE Manuel, *Los proyectos desconocidos de CETA y PEGASO,* Fundacion Jorge Jove, Barcellona, 2017
• LOVELL Brian, "*Ricart, Ricardo and the Alfa V16 racing engine*", in Historic Racing, december 1994
• MC DONOUGH Ed, *Alfetta: The Alfa Romeo 158/159 Grand Prix Car*, Crowood Press, Ramsburry, 2005
• MOORE Simon, *The Magnificent Monopostos*, Parkside, Seattle, 2014
• NYE Doug, intervista a Guidotti, in Thoroughbred and Classic Cars, November 1982
• VENABLES David, *First among champions*, Haynes Publishing, Sparkford, 2000
• Documenti originali provenienti da Archivio Storico Alfa Romeo, Istituto per la Storia dell'Età Contemporanea e collezioni private.

Le corse e le squadre

Alessandro Silva

L'Alfa Romeo 158 non presentava alcuna caratteristica rivoluzionaria dal punto di vista tecnico, ma era "semplicemente" la summa delle vastissime conoscenze della Casa riguardo alle vetture da competizione e delle straordinarie competenze presenti nel reparto corse insieme alla, forse ineguagliata, maestria di meccanici e collaudatori. Si vuole qui ricordare la carriera sportiva di queste macchine, tra le più vittoriose della storia delle corse, e dei piloti che la resero possibile.

1938. Un lento sviluppo

Il 1938 portava in casa Alfa Romeo due grosse novità: la entrata in vigore della nuova Formula Internazionale per i Grandi Premi e la liquidazione della Scuderia Ferrari, che dal 1933 aveva svolto la funzione di squadra ufficiale per la Casa del Portello. Vittorio Jano era stato liquidato (i modi adottati giustificano questa parola) all'inizio dell'autunno del 1937. Tre modelli diversi, a 8, 12 e 16 cilindri, vennero messi in cantiere sotto la supervisione di Gioachino Colombo per i Grandi Premi della stagione 1938, a prova ulteriore di un certo disorientamento tecnico, acuito dalla supremazia (economica oltre che tecnica) delle vetture tedesche. Tutto ciò che riguardava le corse fu aggregato in un nuovo dipartimento, chiamato Alfa Corse. Che questa mossa fosse in cantiere da tempo è provato dal fatto che un capannone adiacente la fabbrica futura sede di Alfa Corse veniva predisposto sin dall'estate del 1937. Enzo Ferrari fu assunto come *racing manager* della nuova organizzazione con Nello Ugolini[1] *team-manager* come già alla Scuderia Ferrari e tutto l'armamentario della Scuderia, macchine utensili e materiali vari, traslocarono da Modena a Milano all'inizio del 1938. Facevano parte di questa spedizione anche le parti della nuova *voiturette* da 1500 cc la cui costruzione, ormai in stadio avanzato, era stata impostata nei locali modenesi della Scuderia. Sotto contratto con Alfa Corse come piloti per il 1938 erano Tazio Nuvolari, Nino Farina, Clemente Biondetti ed Eugenio Siena, con il giovane Emilio Villoresi come *junior driver* e Carlo Pintacuda per le corse per vetture sport e il molto remunerativo Gran Premio di Rio de Janeiro, da lui già vinto nel passato. Questa squadra si disgregò molto presto. Nuvolari lasciò l'Alfa Romeo per sempre dopo le prove della gara di Pasqua a Pau, ove la sua 308 prese fuoco e Siena morì in corsa a Tripoli in maggio. Questa fu una delle ragioni concomitanti della ancora più ridotta partecipazione di Alfa Corse al già ridotto numero di Grandi Premi anche se non la principale. L'effimero schiarirsi della situazione internazionale nell'estate permise di aggiungere per qualche corsa i servigi dei due grandi giovani piloti francesi: Raymond Sommer e Jean-Pierre Wimille. In questa situazione di incertezza lo sviluppo della 1500, battezzata 158, subì un notevole ritardo e solo il 15 maggio a Monza, guidata da Enrico Nardi, fu provata in pista. L'esordio in corsa avvenne con ancora maggior ritardo, il 7 agosto 1938 a Livorno per la Coppa Ciano 1500. Clemente Biondetti, già impegnato nelle corse sport e nei Grandi Premi, assunse l'onere ulteriore di gareggiare con la 158, affiancato da Emilio Villoresi, promosso in prima squadra, e da Francesco Severi, un antico sodale di Enzo Ferrari, buon pilota. Emilio si mostrò di gran lunga il più veloce in prova, con le altre Alfa Romeo al seguito davanti a Gigi Villoresi, di 4 secondi più lento del fratello sulla sua Maserati 6 cilindri. Ciononostante, Gigi prese la testa nella prima metà della corsa per poi ritirarsi. Si profilava un 1-2-3 Alfa Romeo, con Emilio Villoresi, Biondetti e Severi nell'ordine finché quest'ultimo non fece un testa coda

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).

1. Nello Ugolini (1905-2000) fu uno dei prototipi del moderno *team-manager*. Si occupò sia di squadre di calcio che di corse automobilistiche. Lavorò per la Scuderia Ferrari dal 1934 al 1937 e per Alfa Corse nel 1938, passando poi al calcio per ritornare alla Ferrari dal 1952 al 1955. Passato alla Maserati nel 1956/57 dopo un'epica lite con Enzo Ferrari, ritornò al calcio e poi ai motori nella seconda metà degli anni '60 presso la Serenissima, la Scuderia Filippinetti e la De Tomaso.

scivolando indietro. Nessuno tuttavia si fece illusioni in Alfa Corse sul livello di preparazione delle macchine ed infatti la settimana successiva a Pescara, gli stessi piloti soffrirono dei problemi di accensione che obbligarono Emilio Villoresi e Biondetti al ritiro, mentre Severi riuscì a portare al traguardo in quarta posizione la sua macchina in difficoltà, 7 minuti e mezzo dietro al vincitore Gigi Villoresi! Raymond Sommer ed Emilio Villoresi erano iscritti, dopo un'altra settimana, al Prix de Berne al Bremgarten, la più importante corsa europea per le 1500, ma Alfa Corse dichiarò forfait per preparare meglio le macchine per la corsa di casa, il Gran Premio di Milano all'Autodromo di Monza dell'11 settembre. A Emilio Villoresi, Severi e Sommer si aggiunse nella circostanza il capo-collaudatore Attilio Marinoni. I problemi di accensione si manifestarono molto presto, ma solo sulle macchine di Sommer e Marinoni e, dopo il ritiro di Gigi Villoresi, Emilio e Severi conquistarono le prime due posizioni dopo una dura lotta tra loro molto apprezzata dal pubblico. Fu probabilmente la miglior corsa della carriera per Severi mentre la vettura di Sommer, in grave ritardo, prese fuoco all'ultimo giro. Le Alfa Romeo 158 si mostrarono definitivamente più veloci delle 6 cilindri Maserati, tenute a galla dalla guida spiritata di Gigi Villoresi, tuttavia nell'ultima corsa della stagione, il Circuito di Modena della settimana successiva, fu la Maserati a vincere con Franco Cortese, con le Alfa Romeo di Emilio Villoresi, Sommer, Biondetti e Severi costrette al ritiro da rotture del motore provocate apparentemente da cuscinetti di banco difettosi.

1939. Dalla polvere agli altari

Le vetture modello 158 esistenti furono smantellate nell'inverno 1938/39 e sei nuovi esemplari costruiti (si veda l'intervento di Patrick Italiano per le modifiche fatte al progetto). A Biondetti, Severi e Emilio Villoresi si aggiunsero nella squadra Alfa Corse per la classe 1500 Nino Farina, reso più libero dalla diminuzione del numero dei Gran Premi dovuto alla situazione internazionale, in cui per lo più guidava l'unica Alfa Romeo presente. Inoltre, Giordano Aldrighetti, brillante motociclista milanese e pupillo di Enzo Ferrari, come *junior driver*, e Carlo Pintacuda, impiegato quest'anno a pieno tempo con la 158. La prima corsa della stagione 1939 a Tripoli segnò un celebre disastro. Le squadre italiane (Alfa Romeo e Maserati con la nuova 4CL) si trovarono totalmente impreparate a fronteggiare l'arrivo imprevisto di due Mercedes-Benz 8 cilindri 1500 e furono sonoramente sconfitte. Un clamoroso errore di preparazione riguardante il raffreddamento dei motori insieme ad un generale disorientamento in Alfa Romeo in cui prendeva sempre più piede la figura di Wifredo Ricart che non credeva nella 158. La sua rivalità con Enzo Ferrari, che fu spinto ad abbandonare il portello alla fine dell'estate, erano tra le concause della sconfitta che ebbe come capro espiatorio il nuovo *team-manager* Meo Costantini, uomo di un altro tempo e già malato[2]. La differenza di preparazione di fronte all'organizzazione tedesca era evidente ed avvilente; ad esempio Gigi Villoresi restò subito colla leva del cambio della sua Maserati Aerodinamica in mano dopo aver stabilito il miglior tempo in prova. Va anche aggiunto che i piloti italiani come Farina e i fratelli Villoresi, pur molto veloci, avevano un'esperienza molto minore della coppia formidabile della Mercedes costituita da Lang e Caracciola, piloti espertissimi e plurivittoriosi nei Gran Premi[3].

Emilio Villoresi, che era arrivato terzo con distacco a Tripoli, perse la vita poco dopo durante una seduta di prove a Monza (v. profilo), ma non fu sostituito nella squadra. Le 5 macchine schierate a Tripoli divennero quattro a Livorno nel luglio successivo con l'assenza di Severi. Farina vinse questa corsa conducendola dall'inizio alla fine. Le 158 cominciavano a mostrare un livello di affidabilità accettabile ed alla corsa successiva a Pescara ottennero un risultato finale 1-2-3-4, con Biondetti, Pintacuda, Farina e Severi. Sfortunatamente Aldrighetti perse la vita durante le prove di questa corsa (v. profilo). L'ultima *Grande Epreuve* prima della guerra ebbe luogo pochi giorni dopo, il 20 agosto 1939 a Berna. Come d'abitudine era preceduta dal Prix de Berne riservato alle litro e mezzo. Nell'occasione questa corsa fungeva anche da batteria che avrebbe ammesso i più veloci al Gran Premio vero e proprio e qui l'Alfa Romeo 158 mostrò finalmente cosa ci si doveva attendere nel futuro, come

2. Bartolomeo "Meo" Costantini (1889 - 1941) era stato pilota da caccia durante la prima guerra mondiale. Nel 1914 aveva esordito nelle corse automobilistiche con l'Aquila Italiana per passare alla guida di una Bugatti "Brescia" nel dopoguerra. Pilota ufficiale della Bugatti dal 1924, ne divenne *team-manager* dal 1926 per più di dieci anni.

3. Questo avvenimento ha dato origine ad ancora un'altra leggenda del motorismo. Il *veni-vidi-vici* della Mercedes W165 ha contribuito a costruire e tramandare un'aura di perfezione attorno a questa macchina. Si trattava in realtà di un prototipo costruito in due esemplari in vista di una probabile nuova formula internazionale, e che al momento della gara di Tripoli non aveva avuto ancora sviluppo né era stato provato a fondo e non sarebbe stato mai più toccato. Di questo era perfettamente conscio lo stesso *team-manager* Neubauer che, dopo le vicissitudini passate dalle due macchine durante la guerra ed avendole ricomprate dalle Dogane Svizzere nel 1950, rifiutò diverse richieste di acquisto scoraggiando i possibili acquirenti con l'avvertimento che la Daimler-Benz A.G. non era interessata a sviluppare le macchine ben conoscendone i limiti e destinandole al Museo. Intanto, la coeva Alfa Romeo 158 ancora correva e vinceva!

in effetti accadde nonostante l'intervallo causato dalla guerra. Farina vinse agevolmente davanti a Biondetti, precedendo le Maserati 4 cilindri guidate dai migliori specialisti internazionali. La partenza del successivo Gran Premio avvenne sotto una pioggia torrenziale. Lang prese la testa, ma in seconda posizione davanti a tutte le altre vetture da Grand Prix di potenza più che doppia di quella della 158, passò Farina a 5 secondi di distacco davanti a Caracciola, Nuvolari, von Brauchitsch, Hasse e Biondetti. Furono necessari sette giri a Caracciola per avere la meglio su Farina. Quando la pioggia cessò e la pista cominciò ad asciugarsi, Farina fu ancora capace di mantenere la settima posizione finale davanti alla Maserati 8CLT di Dreyfus, a Biondetti ed alla Auto Union di Stuck.

1940-1945. Le 158 vengono nascoste

Nell'aspettativa che l'Italia non entrasse in guerra, l'Automobile Club aveva stilato un calendario di corse per la stagione 1940. Alfa Corse aveva presentato al Gran Premio Brescia delle Mille Miglia la nuova squadra composta da Farina, Pintacuda, Biondetti e Carlo Felice Trossi, al quale l'uscita di Enzo Ferrari aveva riaperto le porte dell'Alfa Romeo. I due si erano infatti divisi in termini meno che amichevoli nel 1935. Questa squadra al completo partecipò al Gran Premio di Tripoli il 12 maggio, corsa tenutasi senza partecipazione straniera. Nonostante l'assenza di avversari Farina vinse ad una media di 206.3 km/h rispetto ai 197.8 km/h segnati dalla Mercedes di Lang l'anno precedente, con il giro più veloce a 213.5 km/h rispetto ai 210.8 km/h di Lang, asseverando quanto asserito nella nota 3. Wifredo Ricart, che aveva ormai monopolizzato l'indirizzo tecnico della fabbrica, non credeva nella 158, puntando sulla 12 cilindri tipo 512 di sua concezione per la classe 1500. Che Ricart probabilmente ritenesse che la 158 fosse troppo poco sperimentale e come tale poco suscettibile di sviluppo è provato dal fatto che, oltre ad intense prove svolte dalla 512 fino al 1943, fu su una 158 sperimentale dotata di una sospensione posteriore simile a quella della 512 che Marinoni trovò la morte sull'Autostrada Milano-Varese.

Nella tarda estate del 1945 convogli di camion si muovevano da Abbiategrasso e da Melzo verso Milano da parti opposte, con il carico prezioso di sei 158 complete più una completa o da montare, una 512 completa ed una da montare, telai, motori e parti di ricambio. Esse erano state accuratamente nascoste due anni prima nei capannoni di una fabbrica e nelle proprietà di un affezionato cliente dell'Alfa Romeo rispettivamente.

1946. Incertezza e ripresa

Farina e Trossi erano rimasti sotto contratto insieme ad Achille Varzi che era stato ingaggiato in una data che non gli aveva permesso di partecipare alle poche corse del 1940, ma che fu stipendiato per tutta la durata della guerra. Gli altri membri della squadra del 1940, Clemente Biondetti e Carlo Pintacuda, non furono rinnovati, mentre contatti furono presi con Jean-Pierre Wimille che aveva lasciato un ottimo ricordo di sé dopo il breve periodo trascorso con Alfa Corse nel 1938. Il nuovo team manager Guidotti lo aveva correttamente giudicato un pilota di eccezionali qualità all'altezza dei più grandi piloti che avevano corso con le macchine del Portello. Una delle 158 fu portata all'inizio del 1946 a prendere aria al campo di aviazione di Lonate-Pozzolo, oggi Malpensa. Dei lavori erano stati eseguiti sulla macchina durante l'inverno, poiché il motore era dotato sperimentalmente di un secondo compressore ed una strana protuberanza, mai vista prima od in seguito, appariva sulla parte sinistra del cofano. Varzi, Trossi e Sanesi la provarono a turno e furono scattate molte foto.

Vi erano stati molti cambiamenti nello staff tecnico al Portello. Il giovane e brillante Orazio Satta Puliga, già assistente di Wifredo Ricart, che aveva lavorato sui motori di aviazione durante la guerra, fu nominato capo del reparto corse con Gian Paolo Garcea come vice e furono raggiunti da Livio Nicolis come responsabile sui campi di gara e da Busso alla fine del 1947. Il direttore sportivo "Gianbattista" Guidotti era affiancato dal capo-meccanico Alessandro Gaboardi spesso coadiuvato in officina dal capo-collaudatore Consalvo Sanesi. I costosi test della tipo 512 progettata da Ricart erano continuati durante la prima parte della guerra con i due esemplari costruiti, ma i risultati erano sempre stati insoddisfacenti. Di conseguenza il progetto fu silenziosamente dismesso con la scusa della mancanza di una pista opportuna per la continuazione dei collaudi. Il nuovo direttore generale Pasquale Gallo ribadiva con forza che l'effetto desiderato della partecipazione alle gare risiedeva nel loro valore commerciale, piuttosto che nella sola acquisizione di prestigio e che la scelta delle gare a cui partecipare dipendeva solo da questo aspetto. L'idea di partecipare al Grand Prix a Nizza il lunedì di Pasqua, la prima corsa internazionale del dopoguerra, fu rifiutata su queste basi, nonostante le pressioni dei piloti, che avrebbero rinunciato ai premi pur di gareggiare. Per di più i fornitori abituali di carburante e pneumatici, Shell e Pirelli, avevano messo a disposizione solo uno stock limitato e per ottenere almeno questo fu necessario un duro negoziato. L'Alfa Romeo non poteva, aggiungeva Gallo, correre il rischio di consumare questi materiali senza alcun ritorno sostanziale[4]. È possibile vedere dai documenti della

4. Si veda il verbale del Consiglio di Gestione del 15 aprile 1946.

Direzione che un alone di incertezza aveva circondato l'eccezionale tipo 158. Le Maserati erano descritte come un avversario assai più difficile di quanto fosse mai stato e fu deciso che nuovi cavalli di potenza erano necessari – stimati in un memo di Gallo almeno in 30HP – per essere sicuri di batterle. Nel mese di aprile 1946, dopo molte discussioni e ripensamenti, fu deciso di ritornare alle corse colle vetture del tipo 158. Il Grand Prix des Nations, in calendario a Ginevra per luglio, fu finalmente scelto per l'esordio postbellico, in considerazione dell'importanza del mercato svizzero per l'Alfa Romeo. Gli eventi si sarebbero tuttavia svolti diversamente. I contatti con Jean-Pierre Wimille si erano intensificati e portati a buon fine al tempo della gara di Nizza ove il pilota e Guidotti erano ambedue presenti. Il mese di giugno si sarebbe svolto un meeting a St.-Cloud, nei dintorni di Parigi comprendente una corsa per vetture da Grand Prix. È molto probabile, anche se non documentato, che la partecipazione di due vetture a questa gara facesse parte degli accordi presi col pilota francese a dispetto del comunicato ufficiale che annunciava il ritorno alle corse a Ginevra in un tempo successivo. Fu raggiunto anche un accordo sulla divisione delle spese: gli organizzatori avrebbero preso in carico il trasporto delle vetture dal confine italiano e ritorno. Così Wimille e Farina si trovarono alla partenza di una corsa minore, il cui status era però assurto a quello di Grand Prix per la sola presenza dell'Alfa Romeo. I due piloti presero il comando nell'ordine nonostante la dura opposizione di Sommer su Maserati. Molte componenti delle macchine però non erano state aggiornate o sostituite dopo il recupero ed in questo caso furono le frizioni a cedere in successione, prima quella della vettura di Farina e poi Wimille, lasciando così via libera ad un Sommer in gran forma. Non ci si poteva ovviamente rendere conto di aver assistito all'ultima sconfitta delle Alfa Romeo 158 prima di una striscia di vittorie consecutive, terminata solo il 14 luglio del 1951. Le 158 avevano corso a St-Cloud nell'evoluzione del 1940 (158/40C), cioè con un solo compressore ed una potenza di circa 230 cavalli a 7200 giri, ma per la corsa di Ginevra la preparazione fu assai più accurata. Non ci si poteva permettere un'altra cattiva figura, così furono approntate due vetture con motore con doppio compressore (tipo 158/46B e 158/46A) e due del tipo 1940 completamente riviste (158/40C) ed un muletto. La corsa fu la prima dimostrazione del dominio che sarebbe durato fino al 1951. Farina e Wimille vinsero facilmente le loro batterie davanti rispettivamente a Trossi e Varzi e si diedero battaglia entro i limiti della massima sicurezza nella finale, finché un esasperato Nuvolari non esitò a buttare fuori strada Wimille durante il suo doppiaggio. Farina vinse così davanti a Trossi e all'attardato Wimille, mentre la macchina di Varzi fu l'unica a soffrire qualche inconveniente.

La questione degli ordini di Scuderia

La superiorità del tipo 158 dimostrata a Ginevra aveva lasciato attonita la stampa internazionale, specializzata o non. Ad esempio quella inglese era divisa tra l'ammirazione ed il rancore[5] ed alcuni arrivarono persino a criticare l'eleganza delle signore nel box dell'Alfa Romeo, reputata esagerata per una nazione sconfitta. La realtà era che le 158, benché costruite prima della guerra, erano semplicemente le macchine migliori, le meglio preparate, provate e guidate. I meravigliosi meccanici dell'Alfa Romeo facevano apparire la squadra corse come un'organizzazione vasta, perfettamente gestita e ben finanziata, fatti non sempre veri. I due camion che trasportavano le macchine insieme ad un terzo, un camion officina dotato persino di macchine utensili, contribuivano non poco a quest'immagine di perfetta organizzazione. Una icastica frase del pilota inglese George Abecassis, che aveva corso a Ginevra su una mediocre Alta, ben riassume quanto forte fosse stata l'impressione, nonostante fossero trascorsi 40 anni: "*Christ, those bloody Alfas they just whistled past everyone*"[6].

La direzione dell'Alfa non avrebbe consentito a mettere in discussione una superiorità così evidente per una lotta tra piloti consapevoli di essere alla guida di un mezzo invincibile. Il nome del vincitore di ogni corsa era così stabilito alla vigilia e un pilota disobbediente avrebbe subito gravi conseguenze. Non sappiamo se un ordine di questo genere fosse in vigore già da St. Cloud, mentre le circostanze della corsa di Ginevra avevano eliminato gli avversari interni di Farina, ma per la corsa sucessiva, il Gran Premio di Torino sul circuito del Valentino e il finale di stagione in casa per il Circuito di Milano, furono designati vincitori Varzi e Trossi. L'uso degli ordini di scuderia era assai più diffuso di quanto lo sia oggi, ma non era oggetto di interesse e quindi occasione di scandalo.

La corsa di Torino si rivelò la più importante dell'anno e fu la prima a svolgersi secondo la Formula Internazionale che sarebbe entrata in vigore dal 1947, che prevedeva una cilindrata fino a 1500cc per motori sovralimentati e fino 4500cc per motori con alimentazione atmosferica. Cinque Alfa Romeo 158 (del tipo 158/46B e 158/46A) si schierarono questa volta alla partenza. Ai quattro piloti abituali si era aggiunto il capo-collaudatore Consalvo Sanesi. In quel tempo, la forte influenza del sindacato nel processo decisionale dell'azienda aveva toccato anche il reparto corse portando avanti la richiesta che un "lavoratore" fosse inserito nella squadra dei piloti, tutti distintamente di provenienza *upper-class*. L'accordo fu trovato sul nome

5. Si veda ad esempio: *The Autocar*, numeri del 28/6, 19/7, 2/8, 1946 e *Motor* del 24/7, 1946.

6. *Classics and Sportscar*, October 1987.

di Sanesi, una buona scelta giacché aveva l'esperienza del collaudo di ogni macchina[7]. A Torino, Farina ruppe un semiasse in partenza, Sanesi e Trossi furono attardati e così Wimille fu obbligato a seguire da molto vicino Varzi girando al 75% della possibilità della 158, nonostante tra gli avversari vi fossero alcune Maserati appena costruite. Wimille è ritratto in una foto mentre sbadiglia al seguito di Varzi. Il pilota francese presentò le sue rimostranze dopo la corsa e fu immediatamente appiedato per la corsa finale a Milano, dove l'Alfa Romeo si presentò con quattro macchine del tipo 158/46B. Le batterie furono vinte da Varzi e Trossi, Farina bruciò la partenza due volte e sbatté la porta dell'Alfa Romeo dopo la gara, ma sbollita la rabbia la ritrovò chiusa. Si sarebbe riaperta per lui solo nel 1950.

1947. Dominio incontrastato

Molto lavoro fu svolto in officina durante l'inverno su cinque Alfa Romeo 158 portate tutte alla specifica tipo 158/46B. L'abituale altissimo livello tecnico del reparto corse e dell'officina rese possibile un innalzamento della potenza lavorando solo su particolari. Durante parte del 1946 e nel 1947 furono costruiti anche sei nuovi motori. Tuttavia una macchina fu sottoposta ad un più radicale cambiamento, sebbene lo chassis restasse invariato. Il primo lobo del compressore a due stadi fu allargato; l'aria nei condotti era ora spinta da una ventola collocata davanti all'abitacolo, originariamente intesa a rinfrescare il pilota e ora maggiorata,. Si ritornava poi ad unico tubo di scarico come nella vettura del 1938 ed un serbatoio aggiuntivo per il carburante era posto a destra nel posto di guida. Ciò era sufficiente per aumentare ancora la potenza senza aumentare il regime del motore necessario a ottenere la massima potenza. Questa macchina fu identificata come tipo 158/47 ma non corse durante l'anno, i cavalli del modello 1946 essendo largamente sufficienti per distruggere gli avversari. La 158/47 fu portata a Berna nel 1948 ma Varzi perse la vita al suo volante (v. profilo) poi a Torino e infine a Monza, ove tre esemplari erano stati nel frattempo portati a questa specifica.

Farina era stato licenziato dopo il Circuito di Milano, cosicché Consalvo Sanesi trovò impiego stabile insieme ai soliti Carlo Felice Trossi, Achille Varzi e Jean-Pierre Wimille, ma stranamente anche il *team-manager* Gianbattista Guidotti e il capo meccanico Alessandro Gaboardi furono costretti a scendere in pista una volta ciascuno. Fu deciso di non competere in più di quattro corse per la stagione 1947 (ai Grandi Premi nazionali – *Grandes Epreuves* – di Berna, Spa e Milano si unì in seguito una partecipazione *impromptu* nel molto minore Gran Premio di Bari, per ragioni che nulla avevano a che vedere collo sport, ma che di fatto impedì all'Alfa la partecipazione al Gran Premio di Francia). Gli avversari dell'Alfa Romeo sembravano veramente in disarmo durante le tre *Grandes Epreuves* a cui le 158 parteciparono, tanto era manifesta la loro superiorità.

Il vincitore designato della prima corsa della stagione, il Gran Premio di Svizzera a Berna era Wimille, che dopo aver vinto la propria batteria cercò con successo di dimostrare di essere molto più veloce dei compagni di squadra spingendo assai forte davanti a Varzi e Trossi. Sommer su una Maserati della Scuderia Milan fu capace di finire davanti a Sanesi nonostante una fermata lunghissima per rifornirsi. Il Gran Premio d'Europa e del Belgio a Spa doveva invece essere appannaggio di Varzi, ma al sedicesimo giro Wimille attaccò con forza il galliatese che guidava la gara, tra lo stupore del box dell'Alfa Romeo,. Le soste ai box ristabilirono l'ordine brevemente, poiché Varzi dovette subito dopo fermarsi per un problema ai freni che lo bloccò per 11 minuti e finì la gara al secondo posto. Varzi pensò sempre che senza il forte attacco di Wimille, il problema ai freni non si sarebbe manifestato così gravemente. Egli sapeva anche che alla successiva *Grande Epreuve*, il Gran Premio d'Italia a Milano, sarebbe stato il turno di Trossi. E' triste anche sapere che al momento della *Grande Epreuve* dopo di questa, Varzi non sarebbe stato più in vita. Trossi fu colpito al naso da una pietra schizzata dalle ruote anteriori e fu sostituito per diversi giri da Guidotti. I due finirono lontani[8], mentre Sanesi fu superato dal coraggiosissimo Sommer che tenne la terza posizione per molti giri. Dopo il suo ritiro, anche Sanesi dovette abbandonare durante l'ultimo giro.

Una corsa minore, pomposamente chiamata Gran Premio, era stata organizzata a Bari per la metà dell'estate. Il presidente dell'IRI, "padrona" dell'Alfa Romeo, era nel 1946/47 un politico di lungo corso dal nome di Giuseppe Paratore che vide o fu avvertito della convenienza politica di una partecipazione dell'Alfa Romeo. I piloti Varzi e Sanesi e i meccanici con quattro macchine discesero verso Bari ove gli avversari sarebbero state poche Maserati di seconda schiera e un assortimento di vetture anteguerra mal preparate. Stupore è l'espressione più diffusa nelle foto della squadra. Verso la fine della corsa Varzi rallentò a passo d'uomo per attendere Sanesi, attardato da un testacoda, per un arrivo in parata. Il generoso montepremi così guadagnato fu interpretato come il risarcimento dovuto a Varzi dopo i fatti di Spa.

L'ultima *Grande Epreuve* dell'anno a cui l'Alfa Romeo prese parte fu il Gran Premio d'Italia a Milano. Il

7. Circa i rapporti col sindacato e la scelta di Sanesi, si veda ancora il verbale del Consiglio di Gestione del 15 aprile 1946 a cui partecipavano anche rappresentanti sindacali.

8. Guidotti non andò per nulla piano. Il suo miglior tempo sul giro fu ad esempio di 5 secondi inferiore a quello segnato dalla Talbot di Chiron.

vincitore designato Trossi, Varzi e Sanesi componevano la squadra mentre uno speranzoso Wimille arrivò a Milano per correre e per trattare la partecipazione di due macchine al Grand Prix de l'A.C.F, la *Grande Epreuve* francese, ma non ottenne né l'una né l'altra cosa. Il *management* dell'Alfa Romeo era sottoposto all'abituale pressione del sindacato e il Direttore Generale Gallo vide l'opportunità di cogliere due piccioni con una fava: punire Wimille per il suo comportamento a Spa e personalmente decidere che la quarta macchina sarebbe stata affidata al capo-meccanico Alessandro Gaboardi ben visto dal sindacato. Trossi e Varzi mantennero la velocità alta e non furono insidiati durante la gara, finendo nell'ordine. Sanesi fu invece attaccato duramente da un giovane pilota milanese che si stava dimostrando velocissimo alla guida di una stanchissima Maserati: Alberto Ascari. Dopo il ritiro di Ascari, Gaboardi, da tempo superato, riguadagnò la quarta piazza, seppure distaccato di cinque giri, per un risultato finale di 1-2-3-4 per l'Alfa Romeo.

1948. La morte di Varzi e la definitiva affermazione di Wimille

Per la prima volta dal 1939 nuove avversarie della 158 erano in corso di approntamento. La Maserati 4CLT/48 avrebbe esordito a luglio a Sanremo, la Ferrari 125 GP a settembre al Gran Premio d'Italia a Torino, mentre la nuova Talbot era pronta dall'inizio della stagione. Alfa Romeo osservava tutto ciò dall'alto del suo trono. Come sempre furono ignorate le prime corse della stagione e sorprendentemente le 158 non si presentarono a Monte Carlo per la prima *Grande Epreuve* dell'anno. Fu riscontrato ai motori delle 158, che tuttavia erano andate così bene durante il 1947, un problema di crepe nella zona dei cuscinetti di banco che fu risolto ingegnosamente senza dover ridisegnare i pezzi interessati con conseguente costosissima nuova fusione. Varzi, Wimille, Trossi e Sanesi giunsero a Berna all'inizio del mese di luglio per l'esordio stagionale della squadra con cinque macchine, quattro nella configurazione 158/46C e la 158/47 da usare nelle prove per un ulteriore collaudo. Durante il primo giro di prova al volante di questa macchina, Varzi perse la vita in un incidente tanto stupido quanto inspiegabile (v. profilo). I meccanici avevano già iniziato a preparare i bagagli, quando la vedova di Varzi chiese con forza che l'Alfa Romeo partecipasse ugualmente alla gara. Esclusa la Talbot, peraltro non ancora a punto, le nuove macchine non erano pronte e il campo dei partenti presentava vecchie vetture per le quali non era stata ritenuta necessaria una accurata messa a punto in attesa delle nuove, così Wimille e Trossi poterono prendere la testa senza troppo spingere i loro mezzi. Wimille fu opportunamente fermato per un "controllo" cosicché Trossi prese la testa non disturbato dal pilota francese per un arrivo in parata con vincitore italiano in onore di Varzi.

Una squadra Alfa Romeo molto demoralizzata arrivò a Reims per il Grand Prix de l'ACF della settimana successiva anche senza Trossi, il cui stato di spirito normalmente calmo e sereno era stato così squilibrato dalla morte di Varzi da non poter più sopportare, come era riuscito a fare sino allora, lo stress e i dolori procurati dalla sua malattia terminale e che si era di conseguenza ricoverato in una clinica svizzera il giorno dopo la sua vittoria di Berna. Così Alberto Ascari entrò in squadra con Wimille e Sanesi al volante della terza 158. La 158/47 non aveva subito danni seri nell'incidente di Varzi e fu usata a lungo da Wimille in prova. In gara, Wimille ed Ascari girarono molto veloci e generalmente sugli stessi tempi. Dopo una sosta per capire le ragioni di un surriscaldamento del motore, Wimille non potè raggiungere Alberto, che fu a sua volta richiamato ai box per "controlli" giusto in caso. Wimille tuttavia potè riprendere la testa solo brevemente, perché si dovette fermare ancora per gli stessi problemi. Fu finalmente trovato che un sassolino aveva forato il radiatore. Ascari aveva nel frattempo presa la testa quando un cartello con scritto "Wim, San, Asc" fu esposto dal box Alfa Romeo. Alberto rallentò (foto lo ritraggono mentre costeggia lungo il bordo pista) e fu presto risuperato da Wimille, ma da Sanesi solo dopo oltre 10 giri! Wimille vinse, nonostante altre due fermate per rabboccare, su Sanesi ed il molto ligio agli ordini Ascari. Non conosceremo probabilmente mai la ragione per cui il rapporto tra Ascari e l'Alfa Romeo durò solo per questa corsa (v. profilo).

Il successivo Gran Premio d'Italia si sarebbe svolto a Torino come sempre agli inizi di settembre. La Maserati si era avvicinata (a Reims il miglior tempo in gara di Villoresi era stato di un solo decimo più lento del giro più veloce di Wimille) ed avrebbe esordito la Ferrari. La 158/47 fu quindi preparata per l'esordio alla guida di Wimille. Trossi, solo parzialmente ristabilito, e Sanesi completavano la squadra sulle vecchie macchine. Fu una corsa durissima, svoltasi sotto una pioggia battente. Anche se il distacco finale di Villoresi fu di quasi un giro con Sommer su Ferrari subito dopo, appena doppiato, Wimille dovette impegnarsi a fondo in condizioni quasi impossibili e le foto del dopo-corsa lo mostrano disfatto dalla fatica. Sanesi si ritirò e sostituì Trossi stanchissimo, finendo lontano.

Uno dei più completi schieramenti della stagione si riunì per il successivo Gran Premio dell'Autodromo a Monza rendendolo molto importante oltre che simbolicamente significativo come riapertura della culla dei Gran Premi d'Italia. L'Alfa Romeo aveva vissuto a Torino momenti di paura, poiché in quelle condizioni se qualcosa fosse successo alla macchina di Wimille, la corsa sarebbe stata persa. Per una volta era stata la maestria del pilota e non solo la superio-

rità della macchina, a rendere possibile la vittoria. Di conseguenza fu deciso di preparare altre due macchine secondo le specifiche tipo 158/47 e di schierarne una quarta del tipo usuale 158/46C. Jean-Pierre Wimille, Carlo Felice Trossi, Consalvo Sanesi erano gli abituali piloti, con Piero Taruffi sulla macchina vecchia. I cavalli della 158/47 resero la corsa di Monza una spettacolare esibizione di alta velocità. Nessuno dei tre piloti si risparmiò. Sanesi, che conosceva ogni centimetro di pista a menadito a causa dei collaudi, fece il giro più veloce a 188 km/h, una velocità straordinaria, mentre Wimille vinse su Trossi, Sanesi e Taruffi. Il "primo degli altri" fu Ascari quinto con la Maserati. La differenza tra i giri più veloci in gara delle 158 fu di meno di due secondi tra loro, un margine ridotto per quei tempi. Sommer con la nuova Ferrari era stato 5 secondi più lento, Farina (Ferrari), Ascari e Villoresi (Maserati) di 6. Il pubblico, che era giunto in gran numero a Monza in un triste e umido pomeriggio autunnale, era stato involontario testimone dell'ultima corsa di Wimille e Trossi e dell'ultima dell'Alfetta prima del Maggio 1950. Per quanto Wimille aveva mostrato a Torino e Monza, nessuno avrebbe immaginato che l'indiscutibile eroe del periodo avrebbe perso la vita in meno di tre mesi. Né che la sua egualmente invincibile macchina sarebbe stata messa via per un lungo periodo. Una foto mostra Carlo Felice Trossi durante una sosta ai box. Il suo sguardo è fisso, il volto tirato, mentre una coorte di dignitari lo osserva con espressioni interrogative. Ce la farà a finire la corsa se ripartirà? Ce la farà, per l'ultima volta.

1949. Le morti di Wimille e Trossi e l'anno sabbatico

Il 28 gennaio 1949 Jean-Pierre Wimille moriva a Buenos Aires durante le prove del Gran Premio Juan Peron al volante di una SIMCA-Gordini (v. profilo).

L'anno sabbatico preso dall'Alfa Romeo sarà la grande novità della stagione. I problemi finanziari dovuti alla riorganizzazione della produzione ne erano la causa principale. Un breve articolo in *Auto Italiana*[9] dava un quadro spassionato dello stato del mondo delle corse italiano al massimo livello agli inizi del 1949: "*Penosa è stata la decisione dell'Alfa Romeo di ritirarsi dalle corse per il 1949; penosa la situazione della Maserati [si allude probabilmente alla serrata lunga tre mesi all'inizio del 1949]; strana, curiosa, complicata e infine penosa la situazione della Cisitalia, mentre del tutto instabile è la situazione alla Ferrari.*" Il quadro era veritiero anche se triste e totalmente deludente per un paese che stava dominando le competizioni in ogni categoria dell'automobilismo. La bomba era esplosa ufficialmente all'inizio di aprile. Il giorno 4 di quel mese, il direttore Gallo rilasciò una dichiarazione ufficiale: "*la questione della partecipazione alle corse e della composizione della squadra non è stata ancora discussa dal Consiglio di Amministrazione*". Gallo ne rilasciò una seconda il 14 Aprile: "*Wimille e Varzi sono morti, Trossi è malato*[10]*. La situazione dell'Azienda dal punto di vista finanziario suggerisce di procedere con una riorganizzazione razionale dei nostri macchinari e risparmiare risorse, un'operazione ancor piu`giustificata dal fatto che non è più necessario dimostrare la qualità delle nostre macchine Se dovessimo accorgerci dell'esistenza di un avversario plausibile sulle piste del mondo, Alfa Romeo innalzerà la bandiera di combattimento per il progresso e la competizione*"[11]. In altre parole non c'erano più soldi. Tutti gli sforzi dell'Azienda erano concentrati sull'imminente produzione della nuova berlina tipo 1900, la prima Alfa Romeo uscita da una catena di montaggio, che si sarebbe rivelata un'automobile eccellente. Una voce diceva che a Guidotti era stata offerta la possibilità di schierare una macchina in corse selezionate, ma che aveva rifiutato recisamente. Un'altra sosteneva che la ragione principale della decisione era la mancanza di piloti. Altre voci concernevano presunti screzi tra opposte fazioni all'interno dell`Azienda sull'opportunità di partecipare alle corse. Tutte queste ragioni furono probabilmente concorrenti per la decisioni di ritirarsi dalle corse, ma il fattore principale era stato la necessità delle riorganizzazione interna. Non vi è infatti molto da aggiungere a quanto dichiarato ufficialmente da Gallo, tuttavia il ritiro dell'Alfa Romeo dalle corse del 1949 è spesso definito un "mistero"[12], che è un'affermazione chiaramente infondata.

1950. Il ritorno: subito Campioni del Mondo

Il rientro dell'Alfa Romeo nelle corse per la stagione 1950 fu in apparenza altrettanto subitaneo del ritiro dell'anno precedente. Il lancio della berlina 1900, vettura di spiccate doti sportive, rendeva auspicabile un impegno nelle corse tanto che i costi sarebbero stati in parte sostenuti da un pool di concessionari. Dal punto di vista sportivo fu certamente fatta la considerazione che gli avversari sarebbero stati gli stessi della fine del 1948, allora dominati a Monza, e perdipiù invecchiati di due anni. L'unica novità era la Ferrari 125 GP con un nuovo motore a doppio compressore che si era rivelato poco riuscito e non amato da Enzo Ferrari stesso. Solo la nuova Ferrari 375 con motore aspirato da 4500cc, che avrebbe esordito alla fine della stagione, sarebbe stato un presumibile serio rivale. La FIA aveva annunciato l'istituzione di un Campionato del Mondo Conduttori su sei prove, le cinque *Grandes Épreuves* del 1949 più il

9. *Auto Italiana*, 15/4/1949.

10. Infatti si spegnerà il 9 maggio per un tumore al cervello, dopo lunghe sofferenze.

11. Riprese da tutta la stampa internazionale. Si veda ad esempio *L'Equipe* 5/4 & 15/4, 1949.

12. Si veda ad esempio il recente (ALF).

GP di Monaco e le 500 Miglia di Indianapolis (che non avrebbero inciso sul risultato finale essendo disputato da vetture della precedente Formule Internationale del 1938). Rompendo la tradizione delle quattro corse per stagione, il programma dell'Alfa Romeo comprendeva la partecipazione a queste corse e inoltre, per ragioni commerciali alle gare di Bari, Pescara e Ginevra. Inoltre un esordio di collaudo si sarebbe svolto a Sanremo in aprile e fu preso l'impegno attraverso i buoni uffici di Giulio Ramponi, uno dei grandi meccanici Alfa Romeo emigrato in Inghilterra nel 1932 e che rappresentava importanti marche inglesi di accessori, di partecipare all'International Trophy di Silverstone in agosto. Il problema principale era la composizione della squadra. Tra i piloti riconosciuti di classe internazionale il solo Farina era libero da contratto e divenne una scelta necessaria. L'argentino Juan Manuel Fangio aveva dimostrato eccellenti qualità nelle gare delle Temporadas argentine e vincendo sei corse in Europa nella prima metà del 1949, ma non aveva esperienza di *Grandes Épreuves*. Nella biografia di Ludvigsen (FAN) si afferma che Fangio aveva ricevuto un'offerta dall'Alfa Romeo già nell'estate del 1949[13], dapprima rifiutata e poi rinnovata dopo la corsa di Sanremo e questa volta accettata. La scelta del terzo pilota fu invece sorprendente. Si trattava di Luigi Fagioli, allora cinquantunenne, reduce da una strabiliante prova alle Mille Miglia al volante di una OSCA. Nella stessa gara Sanesi ebbe un terribile incidente vicino a Ferrara e fu rivisto in pista solo all'ultima corsa a Monza. Una macchina fu quindi di volta in volta affidata a Piero Taruffi (Ginevra e Monza), a Ginevra anche al pilota svizzero Emmanuel de Graffenried, e all'inglese Reg Parnell (al GP d'Inghilterra) ancora attraverso Giulio Ramponi. Le 158 dominarono un'altra volta vincendo tutte le 11 corse a cui parteciparono. Fangio vinse all'esordio a Sanremo dimostrando la pochezza della Ferrari 125GP, poi a Monaco, Spa, Reims, Ginevra e Pescara; Farina vinse a Silverstone, Berna, Bari e all'International Trophy. La corsa finale a Monza sarebbe stata decisiva per l'aggiudicazione del Campionato del Mondo. Fangio si presentò con 26 punti, Fagioli con 24 e Farina con 22 (il punteggio dell'epoca era 8-6-4-3-2 e 1 punto per il giro più veloce in corsa). Questa incertezza con tre piloti in lizza svegliò l'interesse mediatico verso il Campionato che all'inizio era passato completamente inosservato, anche se ciò sembra impossibile oggi. Fangio ruppe due motori, il suo e quello di Taruffi e così Farina vincendo divenne il primo Campione del Mondo. Solo la nuova Ferrari 375, seconda all'esordio a Monza, appariva all'orizzonte come un serio rivale.

1951. Campioni per la seconda volta e il ritiro definitivo

La configurazione tipo 158/47 con l'ulteriore potenziamento dei freni a partire dalla corsa di Reims, si era dimostrata sufficiente a vincere tutte le corse della stagione 1950, tuttavia la prestazione della nuova Ferrari a Monza aveva mostrato la necessità di interventi per mantenere la supremazia. Gioachino Colombo era rientrato in Alfa Romeo all'inizio del 1951, dopo aver presentato le dimissioni dalla Ferrari presso cui era stato messo da parte in favore di Lampredi. Nuovi chassis furono costruiti e continuò la costruzione di motori ai quali venne richiesto ancora di più. Le rotazioni furono portate a 10500 giri al banco e provate a 9500 in pista per lunghi periodi. La potenza superava ormai 400HP al banco. Il consumo di questi motori era spaventoso (il motore 158 si dimostrò assetato sin dagli inizi nel 1938) e fu necessario trovare spazio per serbatoi addizionali attorno al posto di guida e, per alcune corse, anche di fianco al motore. Ciononostante due soste ai box per rifornirsi sarebbero state necessarie in una corsa di 500 km. La distribuzione dei pesi fu così radicalmente cambiata e lo straordinario equilibrio della 158 definitivamente perso. Come conseguenza dell'aumento di potenza e di peso, l'asse posteriore oscillante si dimostrò ai limiti del possibile sfruttamento e furono montati ponti posteriori De Dion su alcuni telai, ma senza ottenere un effettivo vantaggio (si veda l'intervento di Patrick Italiano). L'aspetto esteriore della macchina diventava sempre più panciuto durante la stagione. Tutte le vetture adoperate durante il 1951 furono denominate 159, con vari suffissi dipendenti dalla trasmissione e dalla posizione dei serbatoi, ma, come sempre, non più di sei esemplari erano montati per ogni corsa[14].

Alle sei prove del Campionato del Mondo del 1950 si aggiungeva il Gran Premio di Spagna e il Gran Premio di Germania sul mitico Nürburgring prendeva il posto di Monaco. Il programma dell'Alfa Romeo le comprendeva tutte esclusa ovviamente Indianapolis con in più altri tre viaggi nel Regno Unito per l'International Trophy ai primi di maggio, per l'Ulster Trophy a giugno e per un meeting a Goodwood[15] per riempire il lungo periodo di stasi tra la penultima (Monza) e l'ultima gara di Campionato a Barcellona. Concludeva il programma la solita puntata a Bari a Ferragosto.

13. Quindi il ritorno alle corse era già stato pianificato?

14. Si veda l'approfondita discussione dei documenti ufficiali circa questo punto in Simon Moore (AMO) che presenta risultati che si possono considerare definitivi.

15. Nel meeting di Goodwood, Farina partecipò a tre corse vincendole. Nella corsa di Formula 1 Farina stabilì il giro più veloce a 156.7 km/h, con un miglioramento abissale e la media finale fu solo marginalmente inferiore al record sul giro precedente! Gli organizzatori la ritennero una velocità pazzesca – *hair-rising* – spingendoli a costruire la famosa *chicane* all'inizio del rettilineo d'arrivo. Si veda ad es. *Autosport* 5/10/1951.

Luigi Fagioli sarebbe stato disponibile solo nell'estate e quindi a Fangio e Farina si sarebbe unito il ristabilito Sanesi, ma solo fino al Gran Premio di Inghilterra del 14 luglio. Per quella gara una quarta macchina fu affidata a Felice Bonetto, che avrebbe poi corso da terza guida nelle ultime tre prove di campionato. Il quarto pilota al Nürburgring fu il tedesco Paul Pietsch, ed Emmanuel de Graffenried a Monza e Barcellona, dopo aver guidato la quarta macchina anche all'inizio della stagione, a Berna. Le corse non di campionato nel Regno Unito furono tutte appannaggio di Nino Farina sull'unica 159 alla partenza ad esclusione della prima, l'International Trophy a Silverstone a cui partecipò l'intera squadra. Questa gara, per un fatto quasi unico nella storia delle corse, non ebbe un risultato finale essendo stata interrotta per un nubifragio e, non essendo stata ripresa, fu dichiarata no-contest[16]. Fangio vinse invece a Bari. In Campionato Fangio vinse a Berna e Farina a Spa e ancora Fangio a Reims sulla macchina di Fagioli. Il grande veterano non aveva mai tollerato di essere sostituito durante una corsa e deliberò sui due piedi di abbandonare l'Alfa Romeo e i Grandi Premi. Ma la Ferrari era pronta ormai per vincere e lo fece per tre volte consecutive, il 14 luglio a Silverstone con Gonzalez e al Nürburgring ed a Monza con Ascari. Così Fangio si presentò a Barcellona in testa al Campionato con 27 punti, avendo dovuto dividere con Fagioli quelli di Reims, davanti ad Ascari con 25. Gonzalez con 21 aveva ancora una chance aritmetica. Un errore nella scelta delle dimensioni delle ruote posteriori delle Ferrari, che, troppo piccole, procurarono fenomeni di déchapage ai pneumatici, spianarono la strada alla vittoria di Fangio.

È estremamente interessante il lungo verbale di una riunione tenutasi il 15 febbraio 1952 (Centro Storico Alfa Romeo, riportato da Simon Moore in (AMO) nella traduzione di Patrick Italiano). "*In conclusione Satta ritiene che se Ferrari non ha ottenuto un miglioramento troppo grande (Satta pensa il contrario) si potrebbero ottenere buoni risultati solo in gare nel formato di batterie e finale ciascuna non più lunga di 150 km, ma anche in questo caso le prestazioni delle due macchine sarebbero molto vicine. Esaminando i risultati dell'ultima gara, l'abbandono sembrerebbe consigliabile*". E così fu. Questo verbale apre anche una finestra sull'organizzazione interna del reparto corse. Vengono mostrate responsabilità ben definite su ciascun aspetto tecnico, organizzativo e finanziario da parte di un numero rilevante di esperti. Ad esempio vi sono riportate relazioni separate su testate, alberi motore, pistoni, ma anche freni, gomme e costi. Per sottrarsi ad ogni tentazione, quasi tutte le macchine furono smantellate e fatte letteralmente a pezzi, un vero delitto!

Il ritiro dell'Alfa Romeo dai Grandi Premi uccise di fatto la Formula 1 istituita nel 1948 e da poco prorogata a tutto il 1953, lasciando la sola Ferrari con una macchina competitiva. La conseguenza di ciò fu che il Campionato del Mondo Conduttori si sarebbe disputato nel 1952 e 1953 con vetture di Formula 2.

Concludiamo questa parte con le parole di Juan Manuel Fangio, tratte da un suo libro autobiografico[17]: "*Ho capito che fu grazie all'Alfa Romeo e alle loro macchine che ho avuto la fortuna di vincere molte gare e, soprattutto, il mio primo campionato del mondo. Ma, altrettanto importante, fu grazie all'Alfa che ho potuto conoscere un gruppo di persone che non dimenticherò mai. Da allora molto raramente ho incontrato altri per i quali ho provato altrettanto affetto e stima*".

16. In testa alla gara al momento della sospensione vi era Reg Parnell sulla Ferrari-Thinwall 4500. Se il risultato fosse stato omologato, si sarebbe trattato della prima sconfitta della 158/159 dal 1946 con tre mesi di anticipo e sulla stessa pista. Le Alfa Romeo avevano vinto le due batterie prima del diluvio.

17. (FAN1)

Elenco delle gare con la partecipazione di Alfa Romeo 158/159

In neretto le vittorie (totale di 45 gare più un no-contest con 37 vittorie):

1938: 4 (2)
07/08 Coppa Ciano voiturettes (Livorno)
14/08 Coppa Acerbo voiturettes (Pescara)
11/09 Gran Premio di Milano (Monza)
18/09 Circuito di Modena

1939: 5 (3)
07/05 Gran Premio di Tripoli
30/07 Coppa Ciano (Livorno)
13/08 Coppa Acerbo (Pescara)
20/08 Prix de Berne (Bern-Bremgarten)
20/08 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten)

1940: 1 (1)
12/05 Gran Premio di Tripoli

1946: 4 (3)
09/06 Circuit de Saint-Cloud
21/07 Grand Prix des Nations (Genève)
01/09 Gran Premio di Torino (Valentino)
29/09 Circuito di Milano

1947: 4 (4)
08/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten)
29/06 Grand Prix d'Europe & Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps)
13/07 Gran Premio di Bari
07/09 Gran Premio d'Italia (Milano)

1948: 4 (4)
04/07 Grand Prix d'Europe & Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten)
18/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims)
05/09 Gran Premio d'Italia (Torino-Valentino)
17/10 Gran Premio dell'Autodromo di Monza

1950: 11 (11)
16/04 Gran Premio di San Remo (Ospedaletti)
13/05 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone)
21/05 Grand Prix de Monaco
04/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten)
18/06 Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps)
02/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims)
09/07 Gran Premio di Bari
30/07 Grand Prix des Nations (Genève)
15/08 Gran Premio di Pescara
26/08 International Trophy (Silverstone)
03/09 Gran Premio d'Italia (Monza)

1951: 10 (7)
05/05 International Trophy (Silverstone) no contest; gara sospesa per pioggia
27/05 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten)
02/06 Ulster Trophy at Dundrod
17/06 Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps)
01/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims)
14/07 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone)
29/07 Großer Preis von Deutschland (Nürburgring)
15/09 Gran Premio di Bari
16/09 Gran Premio d'Italia (Monza)
29/09 Daily Graphic Trophy (Goodwood)
29/09 Woodcote Cup (Goodwood)
29/09 September Handicaps (Goodwood)
28/10 Gran Premio de España (Barcelona-Pedralbes)

Partecipazioni e risultati dei piloti dell'Alfa Romeo 158/159

nell'ordine di apparizione (vittorie in neretto)

Emilio Villoresi

1938

07/08 Coppa Ciano (Livorno) 1°
14/08 Coppa Acerbo rit.
11/09 Gran Premio di Milano (Monza) 1°
18/09 Circuito di Modena rit.

1939

07/05 Gran Premio di Tripoli 3°

Francesco Severi

1938

07/08 Coppa Ciano voiturettes (Livorno) 7°
14/08 Coppa Acerbo voiturettes 4°
11/09 Gran Premio di Milano (Monza) 2°
18/09 Circuito di Modena rit.

1939

07/05 Gran Premio di Tripoli rit.
30/07 Coppa Ciano (Livorno) 5° (con C. Biondetti)
13/08 Coppa Acerbo (Pescara) 4°

Clemente Biondetti

1938

7/08 Coppa Ciano voiturettes (Livorno) 2°
18/09 Circuito di Modena rit.

1939

07/05 Gran Premio di Tripoli rit.
30/07 Coppa Ciano (Livorno) 3° (con Pintacuda) 5° (con Severi)
13/08 Coppa Acerbo (Pescara) 1°
20/08 Großer Preis der Schweiz voiturettes (Bern-Bremgarten) 2°
20/08 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 9°

1940

12/05 Gran Premio di Tripoli 2°

Raymond Sommer

1938

11/09 Gran Premio di Milano (Monza) 10°
18/09 Circuito di Modena rit.

Attilio Marinoni

1938

11/09 Gran Premio di Milano (Monza) rit.

Giuseppe "Nino" Farina

1939

07/05 Gran Premio di Tripoli rit.
30/07 Coppa Ciano (Livorno) 1°
13/08 Coppa Acerbo (Pescara) 3°
20/08 Großer Preis der Schweiz voiturettes (Bern-Bremgarten) 1°
20/08 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 7°

1940

12/05 Gran Premio di Tripoli 1°

1946

09/06 Circuit de Saint-Cloud rit.
21/07 Grand Prix des Nations (Genève) 1°
01/09 Gran Premio di Torino rit.
29/09 Circuito di Milano rit.

1950

13/05 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) 1°
21/05 Grand Prix de Monaco rit.
04/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 1°
18/06 Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 4°
02/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) rit.
09/07 Gran Premio di Bari 1°
30/07 Grand Prix des Nations (Genève) rit.
26/08 International Trophy (Silverstone) 1°
03/09 Gran Premio d'Italia (Monza) 1°

1951

27/05 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 3°
02/06 Ulster Trophy at Dundrod 1°
17/06 Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 1°
01/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 5°
14/07 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) rit.
29/07 Großer Preis von Deutschland (Nürburgring) rit.
15/09 Gran Premio di Bari rit.
16/09 Gran Premio d'Italia (Monza) rit/3° (con Bonetto)
29/09 Daily Graphic Trophy (Goodwood) 1°
29/09 Woodcote Cup (Goodwood) 1°
29/09 3° September Handicap (Goodwood) 1°
28/10 Gran Premio de España (Barcelona-Pedralbes) 3°
05/05 International Trophy (Silverstone) no contest; gara sospesa per pioggia

Carlo Pintacuda
1939
07/05 Gran Premio di Tripoli rit.
30/07 Coppa Ciano (Livorno) 3° (con Biondetti)
13/08 Coppa Acerbo (Pescara) 2°
1940, 12/05 Gran Premio di Tripoli 6°

Giordano Aldrighetti
1939
07/05 Gran Premio di Tripoli rit.
30/07 Coppa Ciano (Livorno) rit.

Carlo Felice Trossi
1940
12/05 Gran Premio di Tripoli 3°

1946
21/07 Grand Prix des Nations (Genève) 2°
01/09 Gran Premio di Torino 6°
29/09 Circuito di Milano 1°

1947
08/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 3°
29/06 Grand Prix d'Europe & Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 3° (con Guidotti)
07/09 Gran Premio d'Italia (Milano) 1°

1948
04/07 Grand Prix d'Europe & Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 1°
05/09 Gran Premio d'Italia (Torino-Valentino) rit. (con Sanesi)
17/10 Gran Premio dell'Autodromo di Monza 2°

Jean-Pierre Wimille
1946
09/06 Circuit de Saint-Cloud rit.
21/07 Grand Prix des Nations (Genève) 3°
01/09 Gran Premio di Torino 2°

1947
08/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 1°
29/06 Grand Prix d'Europe & Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 1°

1948
04/07 Grand Prix d'Europe & Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 2°
18/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 1°
05/09 Gran Premio d'Italia (Torino-Valentino) 1°
17/10 Gran Premio dell'Autodromo di Monza 1°

Achille Varzi
1946
21/07 Grand Prix des Nations (Genève) 7°
01/09 Gran Premio di Torino 1°
29/09 Circuito di Milano 2°

1947
08/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 2°
29/06 Grand Prix d'Europe & Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 2°
13/07 Gran Premio di Bari 1°
07/09 Gran Premio d'Italia (Milano) 2°

Consalvo Sanesi
1946
01/09 Gran Premio di Torino rit.
29/09 Circuito di Milano 3°

1947
08/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 5°
29/06 Grand Prix d'Europe & Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) rit.
13/07 Gran Premio di Bari 2°
07/09 Gran Premio d'Italia (Milano) 3°

1948
04/07 Grand Prix d'Europe & Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 4°
18/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 2°
05/09 Gran Premio d'Italia (Torino-Valentino) rit (con Trossi) rit.
17/10 Gran Premio dell'Autodromo di Monza 3°

1950
03/09 Gran Premio d'Italia (Monza) rit.

1951
27/05 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 4°
17/06 Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) rit.
01/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 10°
14/07 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) 6°
05/05 International Trophy (Silverstone) no contest; gara sospesa per pioggia

Alessandro Gaboardi
1947
07/09 Gran Premio d'Italia (Milano) 4°

Battista Enrico "Giovan-Battista" Guidotti
1947
29/06 Grand Prix d'Europe & Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 3° (con Trossi)

Alberto Ascari

1948

18/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 3°

Piero Taruffi

1948

17/10 Gran Premio dell'Autodromo di Monza 4°

1950

30/07 Grand Prix des Nations (Genève) 3°
03/09 Gran Premio d'Italia (Monza) rit. (con Fangio)

Juan Manuel Fangio

1950

16/04 Gran Premio di San Remo (Ospedaletti) 1°
13/05 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) 1º
21/05 Grand Prix de Monaco 1°
04/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) rit.
18/06 Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 1°
02/07 Grand Prix d'Europe et de l'Automobile Club de France (Reims) 1°
09/07 Gran Premio di Bari 2°
30/07 Grand Prix des Nations (Genève) 1°
15/08 Gran Premio di Pescara 1°
26/08 International Trophy (Silverstone) 2°
03/09 Gran Premio d'Italia (Monza) rit./rit (con Taruffi)

1951

27/05 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 1°
17/06 Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 9°
01/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 1° (con Fagioli) 11° (con Fagioli)
14/07 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) 2°
29/07 Großer Preis von Deutschland (Nürburgring) 2°
15/09 Gran Premio di Bari 1°
16/09 Gran Premio d'Italia (Monza) rit.
28/10 Gran Premio de España (Barcelona-Pedralbes) 1°
05/05 International Trophy (Silverstone) no contest; gara sospesa per pioggia

Luigi Fagioli

1950

13/05 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) 2°
21/05 Grand Prix de Monaco rit.
04/06 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 2°
18/06, Grand Prix de Belgique (Spa-Francorchamps) 2°
02/07, Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 2°
15/08, Gran Premio di Pescara 3°
03/09, Gran Premio d'Italia (Monza) 3°

1951

01/07 Grand Prix de l'Automobile Club de France (Reims) 1° (con Fangio) 11° (con Fangio)

Reg Parnell

1950

13/05 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) 3°

Emmanuel de Graffenried

1950

30/07 Grand Prix des Nations (Genève) 2°

1951

27/05 Großer Preis der Schweiz (Bern-Bremgarten) 5°
16/09 Gran Premio d'Italia (Monza) rit.
28/10 Gran Premio de España (Barcelona-Pedralbes) 6°

Felice Bonetto

1951

14/07 R.A.C. British Grand Prix (Silverstone) 4°
29/07 Großer Preis von Deutschland (Nürburgring) rit.
16/09 Gran Premio d'Italia (Monza) 3° (con Farina)
28/10 Gran Premio de España (Barcelona-Pedralbes) 5°
05/05 International Trophy (Silverstone) no contest; gara sospesa per pioggia

Paul Pietsch

1951

29/07 Großer Preis von Deutschland (Nürburgring) rit.

BIBLIOGRAFIA

Opere Generali

• William COURT, *Power and Glory*, 1st ed., MacDonald, London, 1966
• (CRO) Gérard "Jabby" CROMBAC. *En première ligne. Mes 578 Grands Prix de Formule 1*. Anthese, Arcueil 2007
• (FER) Enzo BIAGI, "*Ferrari*", II ed., de Agostini, Novara, 1985
• (GIO) Enzo FERRARI, *Le mie Gioie Terribili*, Cappelli, Bologna, 1962
• Karl E. LUDVIGSEN, *Grand Prix Cars of the Forties*, Automobile Quarterly, vol 11, #3, 1973
• (LU) Giovanni LURANI CERNUSCHI, *Corse nel Mondo*, II ed. Edisport, Milano 1955
• (MOS) Stirling MOSS, *The Book of Motor Sport*, Italian ed, Calderini Bologna, 1965
• Lawrence POMEROY, *The Grand Prix car*, vol II, Ed. on CD-rom, Engineering Information Services
• David VENABLES, *The racing Fifteen-hundreds*, Transport Bookman Publ., 1984

Alfa Romeo

• (ALF) Ed McDONOUGH, Alfetta: *The Alfa Romeo 158-159 Grand Prix car*, The Crowood Press, 2005
• David HODGES, *The Alfa Romeo Type 158/159*. Profile Publications #30. London & Tonbridge, 1966
• (AMO) Simon MOORE, *The Magnificent Monopostos. Alfa Romeo Grand Prix Cars 1923-1951*. 2 vol., Parkside Publ. Seattle 2014
• David VENABLES, *First among Champions*, Haynes Publ. Co., Sparkford, 2000.

Piloti

• Enzo FERRARI, *Piloti che Gente...,* Conti Editore, Bologna, 1985
• Maurice LOUCHE, *Un siècle de grands pilotes français*, vol.s 1,2,3, ACF, Paris, 1995
• [Alb. Ascari] Cesare DE AGOSTINI, *Antonio e Alberto Ascari*, Ed. de L'Automobile, Roma 1968
• Karl LUDVIGSEN, Alberto Ascari, *Ferrari's first double champion*, Haynes Publishing Co, Sparkford, 2000
• [Biondetti] Mario BALDI – Alessandro BRUNI, *Clemente Biondetti, un uomo un pilota*, Focus Press Impruneta Firenze 2005
• Maurizio TABUCCHI, *Clemente Biondetti. Una storia lunga cinquant'anni*, C&C, Faenza, 2011
• [de Graffenried] (DGF) Mike TWITE, *The epitome of a wealthy amateur, the World of Automobiles*, Orbis Co. London 1974, Am. Ed. Columbia House 1975, p. 816
• Pierre FOUQUET-HATEVILAIN, *Toulo de Graffenried, Un seigneur de la course*, Editions SPE Barthelemy, Paris 2007
• Pierre FOUQUET-HATEVILAIN, *Le Baron au trident*, (E. de Graffenried) La Vie de l'Auto # 726, 30/11/1995
• Chris NIXON, *Battling with the Gods*, Classic Cars, April 2002
• [Fangio](FAN) Karl LUDVIGSEN, *Juan Manuel Fangio, Motor Racing's Grand Master*, Haynes Publishing Co, Sparkford, 1999
• (FAN2) Juan Manuel FANGIO, with Roberto Carozzo, *My racing life*, Engl. Ed. PSL, Wellingborough, 1990
• [Farina] Cesare DE AGOSTINI, *Farina, il primo iridato*, Giorgio Nada ed. Milano 2007
• Pierre ABEILLON, *Nino Farina, un veritable guerrier*, La revue de l'Automobile Historique, # 5, 2000
• [Parnell] (PAR) Graham GAULD, *Reg Parnell,* Patrick Stephens, Ltd, Sparkford nr. Yeovil, 1996
• [Pintacuda] (PI1)Enrique S. SANCHEZ ORTEGA, *Carlo Pintacuda, lo recuerderan?*, Parabrisas Corsa, 14/5/1968.
• (PI2) Eu, Carlo Pintacuda, *Autoesporte*, Março 1967
• (HAW) Mike HAWTHORN, "*Challenge me the race*", It. Ed., Calderini, Bologna, 1960
• [Sommer] "*Un grand champion de course automobile, Raymond Sommer, 1906-1950*" Fondation François and Pierre Sommer, 2001
• (SM) David BURGESS WISE, "*Raymond the Lionheart*", *in the World of Automobiles*, Orbis Co. London 1974, Am. Ed. Columbia House 1975, p. 2089
• [Taruffi](TAR) Piero TARUFFI, *Bandiera a Scacchi*, Artioli, Modena-Milano, n.d.: English Transl., Works Driver, Temple Press, London, 1964
• [Varzi] Giorgio TERRUZZI, *Una Curva Cieca (Achille Varzi),* Giorgio Nada Ed., Milano, 1991
• (VAR) Giorgio TERRUZZI, *L'ombra Oscura di Nuvolari*, Giorgio Nada Ed. Milano, 2010
• [Wimille] (WIM) Jean-Michel PARIS & William D. MEARNS, *Jean-Pierre Wimille, à bientôt la revenche*, Drivers, Toulouse, 2002
• Alessandro SILVA, *Jean-Pierre Wimille il più grande prima del campionato mondiale*, AISA, Milano, Monografia 85, 2009
• Mike KETTLEWELL, "*Taming of the wild man*" *(J.-P. Wimille)* the World of Automobiles, Orbis Co. London 1974, Am. Ed. Columbia House 1975, p. 2569

L'Alfa Romeo e il DNA aeronautico

Fabio Morlacchi

Quando si parla dell'Alfa Romeo, la sua storia ormai ultra centenaria, ricca di vittorie in tutte le categorie e le auto di impronta sempre sportiva prodotte, fanno sempre pensare al mondo automobilistico. L'Alfa Romeo è parte importante di quell'empireo al quale appartengono altri pochissimi blasonati costruttori di auto.

Ma la storia della Marca del Portello va sempre guardata da una diversa e ancora più elevata prospettiva: quella della storia aeronautica.

Lo sviluppo e la costruzione di raffinati e sofisticati motori per aeroplani ha forgiato una lunga schiera di tecnici e operai, che avvezzi a ragionare e lavorare "in alto", finita l'avventura del settore aeronautico nel secondo dopoguerra, hanno riversato le loro conoscenze tecniche e di lavorazione nel mondo automobilistico.

Il Reparto Esperienze Avio è stato trasformato semplicemente in Reparto Esperienze. Ma le persone erano sempre le stesse.

Ecco uno dei motivi della supremazia prestazionale e costruttiva della "bella meccanica" Alfa Romeo durata fino agli anni Ottanta del secolo scorso, ma che, nonostante tutte le note vicissitudini, ha lasciato una eredità che dura ancora oggi. Il DNA non si può cambiare.

1910. La storia inizia con un aereo

La storia gloriosa dell'Alfa Romeo iniziò il 24 giugno 1910 con la costituzione dell'ALFA (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili). Subito dopo, il primo prodotto finito e funzionante uscì dalla fabbrica per essere pilotato; si trattava di un aereo, provato con successo per la prima volta il 17 settembre di quell'anno sulla nuova Piazza d'Armi di Milano-Baggio.

L'aereo, di tipo biplano, denominato "Santoni Franchini" dai nomi dei progettisti, precedette di alcuni mesi la consegna dei primi esemplari della primigenia autovettura tipo 24 HP, consegnata ai fortunati acquirenti a partire da gennaio 1911, anche se solo per questioni amministrative aziendali.

Il progetto dell'aereo iniziò contemporaneamente a quello della nuova automobile, cioè a fine 1909. È dunque lecito ritenere che questo progetto non fosse nato come una vicenda estemporanea per tenere vivo l'interesse e tamponare l'impossibilità di consegnare la nuova auto entro il 1910, ma in origine un progetto parallelo a quello dell'automobile. Anche se, in realtà, l'aereo servì poi come pubblicità al nuovo modello automobilistico, presentato ufficialmente proprio in settembre, nel periodo in cui fu effettuato il primo volo.

Antonio Santoni, il principale progettista dell'aereo, fu assunto in Darracq Italiana all'inizio del 1909. Fu successivamente uno dei principali collaboratori di Giuseppe Merosi, il primo progettista e Direttore Tecnico dell'ALFA.

Anche Nino Franchini proveniva dalla Darracq. In ALFA sarebbe stato a capo dei collaudatori, con alle sue dipendenze anche un giovane dalla guida piuttosto veloce, tale Giuseppe Campari...

Ma Franchini, che può essere definito il primo collaudatore della lunga storia della Casa del Portello, era anche appassionato al nuovo mezzo che consentiva di librarsi in aria in modo comandato e propulso da motore a scoppio.

Era una storia nuova, iniziata quel magico 17 dicembre del 1903, cioè pochi anni prima, su una desolata e ventosa spiaggia della Carolina del Nord, negli Stati Uniti.

In Europa, la notizia di quel volo dei fratelli Wilbur e Orville Wright sarebbe arrivata quasi un anno e mezzo dopo. Anche nel vecchio continente, principalmente in Francia, nel frattempo vennero fatti molti tentativi di volare, dall'esito non sempre positivo, con un mezzo più pesante dell'aria. Ma poi si dovette riconoscere che il primo volo era stato fatto dai due fratelli americani, i quali iniziarono una serie di dimostrazioni in Europa. Da quel momento, lo sviluppo del nuovo mezzo in grado di farci volare ovunque, non si interruppe più.

Anche in Italia, come nel resto dell'Europa, vennero organizzate numerose manifestazioni aviatorie a Roma, Milano, Torino, per culminare con il Circuito Aereo di Brescia del 1909.

Fabio Morlacchi è nato a Milano nel 1960, studia architettura, ma poi diventa grafico pubblicitario.

Inizia la sua professione nel 1983 in una agenzia pubblicitaria che si occupa del lancio dell'Alfa 33.

Appassionato di motori fin da bambino, vive l'Alfa Romeo già in casa, poiché entrambi i suoi genitori vi lavorano, il padre come disegnatore-progettista, la madre alla Direzione Vendite Italia.

La passione per gli aerei gli viene trasmessa dalla figura del nonno paterno, ten. col. pilota di bombardieri della Regia Aeronautica.

Ha al suo attivo diverse conferenze e pubblicazioni a tema storico aeronautico, libri e articoli sulla storia dell'automobile e dell'Alfa Romeo.

Ma torniamo vicino ai luoghi della nostra storia, in quella Milano in pieno sviluppo industriale e culturale, in un'epoca talmente fertile sotto a questi aspetti da essere definita Belle Epoque.
Due importanti manifestazioni aeree programmate per il 1910 interessavano Franchini, Santoni e Merosi: la prima traversata delle Alpi, da compiersi entro settembre e il Circuito aereo internazionale di Milano, organizzato dal 24 settembre al 3 ottobre. Purtroppo l'aereo non fu pronto in tempo per l'iscrizione e la serie di prove complete in preparazione delle gare.
Le due manifestazioni avrebbero comunque costituito una valida pubblicità per la nuova vettura ALFA, della quale erano in approntamento i vari componenti e che era già stata presentata alla stampa, con il primo esemplare preserie utilizzato per le prove anche dallo stesso Merosi, benché ancora privo di carrozzeria completa e definitiva.
Il motore della 24 HP destinato all'aeroplano, il terzo esemplare prodotto, venne prelevato dal magazzino e modificato per adattarlo all'uso estemporaneo. I 42 cavalli effettivi del motore (24 HP era la potenza fiscale) vennero ridotti a 36, con conseguente riduzione del regime di rotazione da 2200 a 1680 giri, modifica ritenuta necessaria (si scoprirà poi immotivatamente) per aumentarne eventualmente l'affidabilità. Numerose modifiche furono attuate per ridurre il peso del motore. È bene specificare che non fu un motore sovralimentato, come ogni tanto capita di leggere, ma ad alimentazione atmosferica.
Il brevetto di Santoni riguardava un sistema per soffiare aria, dotata di una certa pressione nel carburatore. Si trattava di un compressore centrifugo comandato dall'albero motore. Ebbe un seguito sperimentale, venne realizzato e provato nel 1909 su un motore Darracq. Il brevetto venne concesso nel marzo 1910, ma bisogna precisare che tale dispositivo venne ideato da Santoni ancora sotto la direzione tecnica del predecessore di Merosi in Darracq Italiana, cioè l'ingegner Felice Grandona.
Si tratta sicuramente di uno dei primi esempi di dispositivo atto alla sovralimentazione di un motore a ciclo Otto.
Erano tempi nei quali la tecnica costruttiva dei motori per aerei con cilindri in linea era debitrice verso quella dei motori per automobili. Discorso a parte costituivano i motori stellari rotativi, con i cilindri disposti radialmente, che prevedevano l'albero motore fissato all'aereo con il complesso carter-cilindri rotante in modo solidale con l'elica.

1915. Il compressore per i motori aeronautici

Come di consueto, purtroppo sono state le guerre ad imporre sviluppi enormi alla tecnica. Così avvenne durante la Guerra Italo-Turca in Libia tra il 1911 e il 1912, dove gli italiani sperimentarono, primi al mondo, la ricognizione e il bombardamento aereo.
Maggior impulso venne dato dalla Grande Guerra, durante la quale le battaglie aeree assunsero una vera e indiscutibile importanza strategica e di propaganda.
Oramai gli aerei raggiungevano senza problemi quote operative di oltre 4500 metri, altitudini dove il calo della pressione atmosferica e la rarefazione dell'ossigeno facevano calare drasticamente la potenza dei motori aspirati del 40-50%
La soluzione al problema è la sovralimentazione del motore mediante un compressore che spinge la miscela aria-carburante polverizzato nei cilindri.
In Italia, probabilmente all'oscuro di quanto il tecnico francese Rateau stava sperimentando in patria nello stesso periodo, un giovane tenente, comandante del deposito di Taliedo dove operava la commissione collaudi, il 10 agosto 1917 volò su un biplano Tebaldi-Zari per effettuare prove di motore. A fine volo avrebbe redatto una dettagliata relazione sul motore Isotta Fraschini V.6 utilizzato per il volo, munito sperimentalmente di un compressore centrifugo costruito dalla Ercole Marelli. La Marelli iniziò gli esperimenti di sovralimentazione nel 1915, insieme alla Isotta Fraschini, che installò il compressore su un motore tipo V.4B montato su un aereo Caproni.
Il giovane tenente in servizio a Taliedo si chiamava Ugo Gobbato. In futuro sarebbe stato il più grande Direttore Generale dell'Alfa Romeo, rimasto in carica dal 1° dicembre 1933 al 28 aprile 1945, il giorno in cui venne assassinato.
Per la cronaca, questo primo compressore di sovralimentazione italiano, dopo l'esposizione nello stand Marelli alla Mostra Aeronautica di Taliedo del 1919, cadde nell'oblio e se ne persero le tracce.
Gli esperimenti del francese Rateau sulla sovralimentazione portarono successivamente alla realizzazione del primo turbocompressore realizzato al mondo. Venne montato dopo la guerra su un motore Renault V12 da 300 cavalli, già dotato di scambiatore di calore ad aria (intercooler).
Gli italiani non portarono avanti la sperimentazione e lo sviluppo dei compressori centrifughi, cosa che fecero senza iniziale convinzione i francesi, che poi abbandonarono anche lo sviluppo del turbocompressore a causa delle carenze tecnologiche riguardanti i materiali e i loro trattamenti, in presenza del forte calore dei gas di scarico che investono le palette della turbina.
I turbocompressori verranno sviluppati a partire dalla fine degli anni Venti dagli americani grazie al tecnico Sanford Moss e, successivamente, dalla General Electric. Questo sistema di sovralimentazione subirà un ulteriore sviluppo durante la Seconda Guerra Mondiale, montato su diversi motori che andarono ad equipaggiare numerosi velivoli americani come, ad esempio, il Lockheed P-38 Lightning.

In Alfa Romeo, dopo la produzione su licenza degli Isotta Fraschini V.6 durante la Grande Guerra, si produsse, a partire dal 1926, l'ottimo motore radiale Bristol Jupiter IV, ideato dal tecnico inglese Roy Fedden. Da quel momento, il settore aeronautico costituì per il Portello la maggiore fonte di introiti, iniziando a formare la prima vera generazione di tecnici aeronautici in Alfa Romeo.
Allo Jupiter IV seguirono il Linx radiale a 7 cilindri su licenza Armstrong Siddeley e la serie dei motori "D", progetti originali del tecnico Vittorio Jano. Si trattava di motori radiali a 9 cilindri, previsti in versione con alimentazione atmosferica e sovralimentata mediante compressore volumetrico a lobi, derivato da quelli utilizzati sulle auto da GP.
Nel 1934 arrivò in Alfa Romeo Giustino Cattaneo, proveniente dall'Isotta Fraschini dove oltre a tante autovetture, compresa la tipo "8", aveva progettato tutta la serie dei motori avio denominata "Asso": il 500, il 750 e il 1000. Si trattava di ottimi motori, affidabili e potenti, benché piuttosto pesanti. Erano del tipo a cilindri in linea, V12 l'Asso 500 e W18 gli Asso 750 e 1000.
Vennero utilizzati su aerei per effettuare record, raid e crociere aeree famose, come quella del decennale della fondazione della Regia Aeronautica nel 1933, quando Italo Balbo portò una formazione di idrovolanti Savoia Marchetti S.55 negli Stati Uniti.
L'Asso 1000, marinizzato per l'uso su natanti, venne montato sui motoscafi veloci tipo MAS della Regia Marina.
Cattaneo progettò in Alfa il 18 cilindri a doppia stella denominato 135.RC.35, pur tra molte difficoltà dovute ad un suo sfortunato periodo di salute precaria che lo teneva spesso lontano dal Portello. Durante il 1935 contribuisce anche allo sviluppo iniziale del motore avio più famoso e maggiormente prodotto dall'Alfa Romeo, il radiale a 9 cilindri derivato dal Bristol Pegasus, cioè il 125.RC.35, seguito dalle sue evoluzioni, cioè il 126.RC.34, il 127.RC.55 (versione per record in quota) e 128.RC.18. Su queste versioni evolute del motore 125 fece la sua comparsa in Alfa una caratteristica tecnica che verrà riversata nei motori d'automobile fino ai primi anni Novanta del secolo scorso: le valvole di scarico parzialmente cave e riempite di sodio metallico per disperdere più velocemente il calore e renderle più affidabili e durature. Come già lo Jupiter, il Pegasus aveva la distribuzione a 4 valvole per cilindro. Si trattava di una primizia sui motori radiali, ma già largamente utilizzata su quelli con cilindri in linea.

1935. Priorità ai motori aeronautici

Il 22 agosto 1935 l'Alfa Romeo venne dichiarata stabilimento ausiliario per la produzione di materiale bellico, e fu deciso di incrementare la produzione dei motori destinati all'aviazione. Da allora, i militari appartenenti alla D.G.C.A. (Direzione Generale Costruzioni Aeronautiche) furono presenti allo stabilimento del Portello con ufficiali di controllo della produzione, omologazione al banco dei motori aeronautici e visione delle eventuali problematiche di vario tipo fino al settembre del 1943, quando, dopo l'armistizio, vennero sostituiti dagli ufficiali tedeschi fino a poco prima della liberazione nell'aprile 1945.
Dunque, dall'estate del '35 la priorità era la produzione di motori per aerei e lo sviluppo delle relative tecnologie produttive. Questo indirizzo porterà ad un'eccellenza nelle lavorazioni e nei trattamenti dei materiali delle officine del Portello.
Le severe prove di omologazione imposte dal Ministero dell'Aeronautica per i motori avio, svolte in un arco di ben 150 ore, avrebbero condizionato, anche in futuro, quelle sui motori per automobile.
I reparti fonderie e fucine erano presenti da sempre all'interno della fabbrica e lavoravano anche per conto terzi.
Venne creato un completo laboratorio chimico e sperimentale che si occupava anche delle analisi non distruttive sui pezzi attraverso controlli microscopici e esame tramite raggi Roentgen. Il laboratorio era diretto dall'ingegner Sandro Sirtori.
I tecnici Alfa divennero particolarmente esperti nella preparazione delle leghe a base di alluminio, creando la leggendaria serie delle leghe leggere denominate Duralfa e la Magnesalfa. Acquisirono la conoscenza della preparazione di queste leghe al magnesio dalla Dürener Metallwerke di Berlino. Il metodo di produzione venne poi sviluppato al Portello in maniera molto avanzata, tanto che successivamente la Dürener chiese all'Alfa Romeo di poterne utilizzare il brevetto per le proprie produzioni.
Ma i tecnici del Portello sarebbero divenuti particolarmente esperti anche nelle tecniche di trattamento degli acciai come la nitrurazione dell'acciaio ad alto tenore di alluminio delle canne cilindri, inossidabile austenitico delle valvole e quello speciale degli alberi motori. I trattamenti servivano per aumentarne l'indurimento superficiale, arrivando ad uno spessore di circa 10/10 in profondità, necessari per il lungo albero motore del motore V12 rovescio tipo RA.1000. RC.41.I, cioè il Daimler Benz DB.601.Aa, prodotto su licenza a partire dal 1940.

1936. Arriva Wifredo Ricart

Queste conoscenze acquisite avrebbero avuto un peso anche nelle lavorazioni dei materiali dei motori per automobile.
Dopo la guerra, quasi cessata momentaneamente la produzione aeronautica, i motori Alfa Romeo prodotti in serie, benché dotati sempre di potenze molto elevate rispetto alla concorrenza a parità di cilindrata, stabilirono nuovi e più lunghi standard di durata pri-

ma di avere bisogno di revisione, per arrivare al 1977 quando, prima Casa automobilistica al mondo, l'Alfa Romeo avrebbe portato la percorrenza dei propri motori in garanzia fino a 100.000 km.
Ma facciamo un passo indietro.
Nel 1936, la produzione automobilistica segnò in Alfa Romeo il minimo storico di 18 vetture, 13 esemplari della 6C 2.300 B e 5 8C 2.900, contro una produzione di 1.134 motori aeronautici di vario tipo e 671 tra camion, autobus e filobus. L'officina di produzione e revisione motori aeronautici non riusciva a seguire le commesse dei militari, tutte le risorse disponibili furono convogliate soprattutto al settore avio.
Presso le ex Officine Colombo (nulla a vedere con il progettista Gioachino Colombo), situate nel quartiere Barona a sud ovest di Milano e acquisite dall'Alfa Romeo a partire dal 1929-1930, nella seconda metà degli anni Trenta venne spostata la produzione dei motori "leggeri" a cilindri in linea con raffreddamento ad aria, gli originali Colombo S.53 e S.63, e i più moderni 110-I e 115-I, prodotti su licenza De Havilland.
Giustino Cattaneo lasciò l'Alfa nell'estate del '36, e a settembre arrivò al Portello un altro personaggio destinato a lasciare un segno indelebile nella formazione dei tecnici del Portello: l'ingegnere spagnolo Wifredo Pelago Ricart.
Ricart arrivò in Italia durante le fasi iniziali della Guerra Civile Spagnola, nella quale intervennero italiani e tedeschi. Era franchista e uno dei fondatori della 1ª Falange dell'esercito del futuro dittatore spagnolo Francisco Franco. Sicuramente furono circostanze determinanti per il suo ingresso in Italia e all'Alfa Romeo ...oltre al fatto che era un valente ingegnere con specializzazione meccanica, elettrica, chimica e aerodinamica, parlava italiano, francese, inglese e portoghese, era pilota di aerei di grado superiore, presidente dell'Aeroclub catalano, ufficiale onorario dell'Aviazione spagnola e... raccomandato dal Ministro degli Esteri italiano Galeazzo Ciano, ma anche referenziato personalmente dall'ambasciatore spagnolo a Roma!
Insomma, un ottimo tecnico ottimamente raccomandato.
Lo sviluppo dei motori d'aviazione, e del grosso tipo 135 a 18 cilindri in particolare, che era un progetto originale Alfa, benché con alcune caratteristiche ispirate dal Bristol Pegasus a 9 cilindri, venne portato avanti dai tecnici che avevano lavorato prima con Jano e poi con Cattaneo, tra i quali c'era il giovane ingegner Gian Paolo Garcea, entrato al Portello nel 1935.
Garcea, classe 1912, avrebbe lavorato in Alfa fino al 1977, collaborando poi fino al 1982. Esperto dei problemi riguardanti la sovralimentazione, artefice dello sviluppo delle vetture Alfa Romeo e ideatore del variatore di fase per l'albero a camme di aspirazione, oggi comunemente utilizzato dai costruttori di automobili.

1937.
Progetto della prima monoposto 158

Garcea si occupò dello sviluppo dei motori avio, ma il suo eclettismo lo portò a progettare una sala prova per motori fino a oltre 1000 CV, situata in un capannone anecoico vicino al reparto Alfa Corse, costruito alla fine del 1937 dopo le numerose denunce dei cittadini che abitavano nelle vicinanze del Portello, dove i motori avio giravano in continuazione anche di notte.
Per quello che riguarda la progettazione e lo sviluppo delle vetture da corsa tipo 158 e 159, è bene premettere che non ci furono influenze dirette dall'eccellente settore aeronautico della gloriosa Casa del Portello nella loro progettazione, se non nelle lavorazioni dei pezzi che compongono il motore e nelle sue evoluzioni prestazionali.
Come vedremo, una forte influenza vi fu nel secondo dopoguerra, dal 1946 al 1951, durante l'evoluzione di questa leggendaria vettura da GP.
Enzo Ferrari, che può essere definito come nulla più che l'ispiratore del progetto riguardante una "vetturetta da GP", vedendo quanto si faceva in Maserati, avrebbe voluto un motore a 4 o 6 cilindri, come dichiarò alla stampa specializzata. In Alfa venne recepito il suggerimento circa la nuova vettura da corsa, ma venne imposta una soluzione a 8 cilindri in linea per il motore e si decise il layout intero della vettura, raffinato ma ortodosso rispetto a quanto progettato e realizzato nel settore corse fino a quel momento da Vittorio Jano. Un nuovo corso progettuale sarebbe partito subito dopo con i progetti di Ricart, più avanzati, ma forse troppo inutilmente complessi.
Dunque, ispirazione e paternità sono certi, così come la direzione del progetto. I nomi sono, in ordine, Enzo Ferrari, Gioachino Colombo, Alfa Romeo.
La Scuderia Ferrari fu il luogo dove venne sviluppato il progetto e iniziata la costruzione dei primi gruppi.
Come in tutti i progetti completi di autovetture, sia di serie che da corsa, lo sviluppo dei vari organi meccanici viene poi realizzato da una squadra di tecnici e disegnatori, che eseguirono e svilupparono le direttive del progettista e della Casa madre.
Gioachino Colombo non proveniva da studi ed esperienze nel settore aviazione, così come i suoi diretti collaboratori che si occuparono del celebre progetto.
I dati principali per l'impostazione voluta dal Portello vennero portati a Modena dal tecnico legnanese il 3 maggio del '37. Il 3 giugno, Colombo e il tecnico Angelo Nasi completarono i progetti di motore e telaio.
Il 1 gennaio '38 iniziò il montaggio del primo motore e Colombo rientrò a Milano il 17 giugno. Queste date compaiono in una relazione del tempo scritta e firmata dallo stesso progettista legnanese.
L'unica caratteristica di stretta derivazione aeronautica della nuova vettura furono i serbatoi del carburante, realizzati dalla ditta Secondo Mona di Somma Lom-

bardo, storico fornitore dell'Alfa Romeo nel settore sia avio sia automobilistico. Erano realizzati in alluminio sagomato e assemblato mediante un particolare sistema brevettato di guarnizioni di alluminio tenero e rivetti a tenuta di liquidi, esattamente come venivano realizzati i serbatoi degli aerei.
Il 1° gennaio 1938 fu costituito il nuovo reparto corse al Portello, denominato Alfa Corse, fisicamente situato nei nuovi capannoni ubicati all'angolo tra via Traiano e viale Renato Serra. La costruzione del nuovo reparto era iniziata nell'autunno del '37. Tra dicembre 1937 e gennaio '38 risultavano terminate le opere murarie. La palazzina e i capannoni adiacenti su via Traiano apparvero finiti presumibilmente verso aprile-maggio. Dunque, quando Colombo venne mandato a Modena, già si era pianificato che tutto il materiale sarebbe tornato a Milano di lì a poco. Questa sequenza temporale degli eventi è importante, in quanto ribadisce l'influenza della Casa madre nella progettazione della nuova autovettura da corsa.
Il settore delle corse, dopo l'uscita di scena di Jano, trasmigrato in Lancia, passò allo stesso Gioachino Colombo coadiuvato da Luigi Bazzi e sotto la supervisione di Ricart.
Il direttore sportivo del nuovo reparto corse era Nello Ugolini, che avrebbe mantenuto la carica fino al '40, quando gli succedette l'ex pilota di Bugatti, Bartolomeo "Meo" Costantini. Asso dell'aviazione nella Grande Guerra, fu colui che ha coniato il termine "scuderia" riferito ai reparti corse automobilistici.
In un momento di piena espansione per l'Alfa Romeo, diretta dall'ing. Ugo Gobbato, il primo di aprile 1939 fu posata la prima pietra del nuovo stabilimento aeronautico dell'Alfa Romeo a Pomigliano D'Arco, in provincia di Napoli.
Il moderno ed efficiente stabilimento, denominato "San Martino", divenne operativo già a partire da giugno del 1940.
Si differenziò la produzione di motori avio: al Portello si costruivano i motori radiali, mentre a Pomigliano venne avviata la produzione dei motori con cilindri in linea, lo RA.1000 e i più i piccoli 110-Bis e 115-Bis, essendo stati venduti i capannoni delle ex Officine Colombo a Milano.

1938. Nuovi tecnici nel Reparto Avio

Nel 1938 entrò in Alfa Romeo, nel reparto avio, sotto alla direzione di Ricart un personaggio destinato a stabilire le sorti future dell'azienda: Orazio Satta Puliga. Vi sarebbe rimasto fino alla morte prematura, avvenuta nel 1974.
Nel '39 arrivò il tecnico Giuseppe Busso, pure assunto nel reparto aviazione, che avrebbe lavorato in Alfa fino al 1977.
Assieme a Garcea altre decine di tecnici furono i principali artefici della progettazione delle vetture Alfa Romeo fino alla serie Alfetta degli anni '70.
Satta lavorò nel settore aeronautico e progettò, nel 1942, un nuovo motore di media potenza (350-400 cv) destinato agli aerei addestratori di livello superiore, il tipo 121 realizzato solo nella serie "0" di 10 esemplari all'inizio degli anni '50 a causa del cessato interesse da parte della nostra Aeronautica Militare.
Busso calcolò, durante la guerra, tutti gli sviluppi possibili del grosso motore avio a 28 cilindri, il tipo 1101 progettato da Ricart, fino alla versione da 2500 CV previsti, dotato di sovralimentazione a doppio stadio (compressore centrifugo in serie a due turbocompressori) e recupero della potenza mediante sistema turbo composito, dove tre turbocompressori avevano il loro asse collegato all'albero motore tramite ingranaggi, per recuperare parte dell'energia sprigionata dai gas di scarico. Il grosso motore venne costruito in un solo esemplare e provato al banco privo di sovralimentazione.
Sirtori portò avanti lo sviluppo della composizione degli oli lubrificanti e carburanti destinati ai raffinati motori avio, nonché la ricerca sulle problematiche riguardanti la combustione nei motori.
Accanto a questi nomi noti ne figurano tanti altri meno conosciuti dagli appassionati, come l'ingegner Roberto Amadi. Triestino, classe 1911, entrò al Portello nel 1937 e venne destinato al settore avio. Durante la guerra fu inviato in Germania per seguire, prima a terra e poi in volo, la sperimentazione del motore 135 a 18 cilindri, montato sul grosso aereo da trasporto Messerschmitt Me 323. Continuò ad occuparsi della sperimentazione dei motori avio sino alla fine della guerra. Direttore Centrale all'Alfa Romeo dal 1959, ebbe la responsabilità del progetto dello stabilimento di Arese e della successiva messa in produzione dell'autovettura Giulia.

1940. Inizia la guerra

Dunque, nella seconda metà degli anni Trenta, lo "zoccolo duro" tecnico dell'Alfa Romeo era formato da tecnici di formazione aeronautica. È in questo contesto che nacque la 158.
Durante il conflitto, il materiale sportivo automobilistico che sarebbe risultato interessante dopo la guerra, venne decentrato per farlo sfuggire agli eventuali e prevedibili bombardamenti nemici.
Si trattava delle 158 prodotte che, ricordiamo, erano probabilmente nove dopo la distruzione di un esemplare in prova con Marinoni nel giugno 1940 e due andate distrutte nel '39, pilotate in prova da Emilio Villoresi e da Giordano Aldrighetti, che come Marinoni persero entrambi la vita in seguito agli incidenti.
Assieme alle due 512 complete di meccanica pronte, più motori e pezzi di ricambio, vennero portate dapprima nel Padiglione Meccanica della Fiera Campionaria di Milano, poi nascoste nei box dell'Autodromo

di Monza. Successivamente, la quasi totalità del materiale fu murata, lasciando solo una porta per l'ispezione, in uno stanzone della ex filanda Gavazzi di Melzo, paese a est di Milano, dove era situata parte della produzione decentrata di alberi a gomito.
Come mi raccontò diversi anni fa un anziano dipendente Alfa, che era preposto a seguire gli spostamenti del materiale da corsa presso i decentramenti, solo le due 512 quasi complete più diversi motori 158 di scorta vennero portati provvisoriamente in una cascina dell'abbiatense di proprietà della famiglia del motonauta Achille Castoldi.
Secondo Giuseppe Busso e quanto riportato su documenti, le due 512 vennero successivamente trasferite nelle vicinanze di Orta, dove erano decentrati i tecnici e un reparto avio completo in una fabbrica di Armeno.
I bombardamenti dell'ottobre 1944 distrussero buona parte dei reparti al Portello, e solo i decentramenti di materiale e personale tecnico consentirono, assieme alla ferrea volontà delle maestranze, di riprendere il lavoro dopo le ostilità.

1946. Si ricomincia con le monoposto

L'attività sportiva fu ripresa timidamente nel 1946, rispolverando le 158 rientrate a Milano dai decentramenti. Le 512, anch'esse rientrate nel reparto corse, dopo le prove svolte dall'estate del '40 e protratte fino al 1942, con il loro posto guida situato molto in avanti avevano fatto fare pollice verso ai collaudatori, come ricorda Busso in un suo manoscritto.
Il pilota, seduto quasi tra le ruote anteriori, non avvertiva subito il notevole sovrasterzo causato dallo slittamento del retrotreno e si trovava quasi di traverso senza rendersene conto.
La stampa specializzata, ignara delle problematiche di guida della 512, iniziava a domandarsi con quale vettura avrebbe continuato a correre l'Alfa Romeo: con la 158 o la 512?
La 158, concepita dall'estate del '37, nata nella primavera dell'anno successivo, aveva un comportamento sicuro e un notevole potenziale di sviluppo. Inoltre, tutti gli esemplari, più i motori di scorta si erano salvati.
Gioachino Colombo entrò in Alfa Romeo il 7 gennaio 1924 come disegnatore tecnico, per poi diventare capo ufficio disegnatori. Lasciò l'Alfa una prima volta il 31 agosto 1947, per andare in Ferrari.
Rientrò in Alfa, con il disappunto della squadra di Satta, il 1° febbraio 1951, con la qualifica di dirigente Reparto Progettazione Autovetture e vice capo Servizio Progettazione Alfa Corse. Lasciò definitivamente il Portello il 31 agosto 1952.
Colombo si occupò solo dei primi sviluppi durante il 1946 e parte del '47.
Dunque, dall'autunno del '47 all'inizio del 1951, ad occuparsi dello sviluppo della 158 fu la squadra di Satta e Busso, coadiuvati da Garcea e da altri tecnici di formazione aeronautica, compreso l'ingegner Sirtori, come consulente esterno, ad occuparsi di carburanti e lubrificanti.
Prima del conflitto e anche dopo, fino a metà 1950 venne utilizzato nel motore delle Alfette lo stesso olio lubrificante utilizzato nei motori aeronautici, il Ricinavio.
Nel secondo dopoguerra, Sirtori aveva lasciato l'Alfa per dirigere una grande raffineria, ma aveva accettato la consulenza dietro un compenso simbolico perché gli era oramai penoso stare lontano dal prolifico e familiare ambiente tecnico del Portello.
Busso prese successivamente il brevetto di volo e divenne pilota di aerei da turismo.
È curioso notare anche che, in quel periodo, e precisamente da novembre 1949 a maggio 1952, il Direttore Generale dell'Alfa Romeo era l'ingegner Antonio Alessio, proveniente dalle Officine Reggiane; una moderna fabbrica di aerei e motori per aviazione prima e durante la guerra appena trascorsa.

L'esperienza e la competenza nei motori aeronautici

Come si diceva all'inizio, l'aeronautica era il destino dell'Alfa, quasi una forza sempre presente che continuerà a condizionare, sotto certi aspetti, la progettazione e lo sviluppo dei motori Alfa Romeo.
I basamenti di alluminio per contenere il peso del motore, le canne dei cilindri direttamente lambite dal liquido di raffreddamento, le valvole di scarico cave e riempite di sodio per farle lavorare a temperature più basse, le camere di scoppio ad alto rendimento, la doppia accensione per cilindro a partire dalla Giulia GTA del 1965, concepita in Autodelta ne sono l'esempio.
L'Autodelta, il reparto corse dell'Alfa negli anni Sessanta e Settanta era diretta dall'ingegner Carlo Chiti.
Chiti entrò in Alfa nell'estate del 1952 per lavorare nel reparto avio, sfortunatamente chiuso pochi mesi dopo per essere trasferito nello stabilimento di San Martino, nel frattempo restituito all'Alfa Romeo. Chiti era un ingegnere aeronautico.
Il periodo magico per l'Alfa Romeo furono gli anni 'Sessantae i primi Settanta, grazie ad un presidente illuminato, Giuseppe Eugenio Luraghi. Laurea in Economia alla Bocconi, tesi sull'aviazione civile e commerciale, una passione per gli aerei che, in gioventù, lo porteranno a scrivere su riviste aeronautiche.
Come si diceva, il DNA non si può modificare.

Campione anche sull'acqua

Lorenzo Ardizio

Sport avvincente quanto l'automobilismo, e forse più crudele con i suoi piloti, la motonautica ha saputo calamitare gli entusiasmi del pubblico negli anni eroici degli sport a motore. E l'Alfa Romeo dagli anni Venti e fino agli Ottanta è stata fra i protagonisti assoluti, affiancando e spesso superando gli "specialisti" dei motori marini: BPM, Mercury, Selva su tutti. Sono stati "marinizzati" motori aeronautici, di serie e da competizione: fra questi ultimi, un ruolo di primo piano hanno avuto i Tipo 158 e 159, durante e dopo la leggendaria carriera automobilistica.

La prima applicazione "marina" dell'otto cilindri è già nel 1939, all'indomani del debutto vittorioso dell'"Alfetta" a Livorno. Ad accoglierlo è lo scafo Arno, frutto di conversazioni tra il dottor Castoldi, l'ingegner Ricart e l'ingegner Picchiotti, quest'ultimo alla testa dell'antichissimo cantiere, fondato addirittura nel 1575 a Limite sull'Arno ed ancora negli anni Trenta fra i più rinomati in Italia.

Eroga 209 CV a 7550 giri, cui corrispondevano 181 CV all'asse dell'elica. Il 22 giugno, all'Idroscalo di Milano, Achille Castoldi raggiunge i 126.760 Km/h, segnando così il record mondiale per scafi da 400 Kg.

Saranno poi gli anni della Seconda Guerra Mondiale e di motonautica, come di automobilismo, non si parlerà più per qualche tempo.

La storia riprende nel 1946 quando con Arno II° Castoldi utilizza di nuovo un propulsore Alfetta, montato ora in posizione posteriore e trasmissione dotata di un "piede" Cattaneo a due eliche controrotanti, lo stesso che durante il conflitto era stato impiegato sui famigerati "barchini" MTM militari (inclusi quelli "esplosivi"), anch'essi motorizzati Alfa Romeo 6C 2500.

Nel frattempo, gli scafi tradizionali sono stati abbandonati a favore dei velocissimi "hydroplanes" a tre punti e lo stesso Castoldi commissiona così il possente scafo Sant'Ambrogio, sempre motorizzato Alfa Romeo, questa volta dal 12 cilindri aeronautico RA.1000, su licenza Daimler-Benz.

La vera svolta sarà però nel 1953, quando ormai la carriera automobilistica dell'otto cilindri Tipo 158/159 si è conclusa: l'industriale della seta Mario "Mariolino" Verga che si era ritirato dalle competizioni nel 1949, rientra in gioco con lo scafo Laura I°, il primo di una serie di tre "racers", tutti motorizzati 159.

All'alba del 1953 Laura I°, con scafo Abbate, consacra Verga Campione del Mondo nella classe 450 Kg, facendone anche il primo italiano ad infrangere il muro dei 200 Km/h sull'acqua: il primo record di 202,247 Km/h di media sui due passaggi sarà già migliorato poche settimane più tardi a Campione d'Italia, con una media di 226,495 Km/h ed un primo passaggio ad oltre 230 Km/h.

È un momento di grande fermento della motonautica: Massimo Leto di Priolo porta il record per fuoribordo ad oltre 134 Km/h e Mario Verga, con il Laura II°, questa volta con scafo Timossi, conquista il titolo iridato anche nella classe 800 Kg: nel dicembre 1953 "Mariolino" vince l'Orange Bowl International Grand Prix a Miami Beach, lasciando esterrefatti i 75mila spettatori, intascando il premio di 7500 dollari ed un bacio della reginetta Barbara McCririck. Ma, soprattutto, dimostrando prestazioni esaltanti per un propulsore di soli 1500 cc: a Haulover Beach, due giorni dopo avrebbe addirittura stracciato il record per scafi fino a 2500 cc con una media di 212 Km/h.

"Non ero ancora pronto per un tentativo di record", dichiarerà Verga, non nascondendo il vero obiettivo della sua rincorsa. Spinta da queste affermazioni, la Federazione Italiana Motonautica aveva infatti messo in palio un premio di cinque milioni di lire (nel 1953 un'Alfa Romeo 1900 costava poco più di due milioni) per chiunque avesse fatto segnare il record assoluto di velocità sull'acqua, a condizione che pilota, scafo, motore e carburante fossero italiani. Nel luglio del 1952 l'asticella del record era stata fissata da Stanley Sayres a 287.26 Km/h con il suo scafo ironicamente battezzato Slo Mo Shun IV e motorizzato da un propulsore aeronautico Allison da 800 CV.

Il premio in denaro, per quanto non stellare, è attraente, ma ancora più forte è il gusto della sfida, prontamente raccolta da Mario Verga, Ezio Selva ed Achille Castoldi.

Per il primo, Timossi stava lavorando a Laura III°: sullo scafo in compensato marino "Lamiera" è fissata una struttura tubolare in cui lo stesso reparto corse dell'Alfa Romeo aveva installato in serie due motori 159, per un totale di 800 CV, accoppiati da una trasmissione appositamente sviluppata e terminante con un'elica progettata da Carlo Radice. Il tutto era "vesti-

Lorenzo Ardizio, Curatore del Museo Storico Alfa Romeo, responsabile del Centro di Documentazione Alfa Romeo e del Centro Storico Fiat. Ha al suo attivo oltre venti pubblicazioni a tema automobilistico, prevalentemente Alfa Romeo, Ferrari e Porsche.

to" da una filante carrozzeria in alluminio realizzata a Como da Stella che nella parte frontale richiamava le linee del cofano dell'Alfetta mentre al posteriore terminava con una pinna verticale. La verniciatura era rossa con una "spina dorsale" nera delimitata da filetti bianchi. Nonostante i propulsori e l'assistenza fossero stati "prestati" gratuitamente dall'Alfa Romeo, l'imbarcazione era venuta a costare oltre 25 milioni di lire, a dimostrazione di quanto non fosse il premio della FIM la vera ragione alla base di questa folle rincorsa.
Lo stesso Timossi stava lavorando anche su un secondo scafo per Achille Castoldi, ancora una volta equipaggiato dal possente V12 aeronautico RA.1000 smontato dal Sant'Ambrogio, elaborato fino a 1800 CV e dotato di un moltiplicatore 1:5. Carrozzato in alluminio da Stella, era lungo 9 metri e pesante 1700 Kg: non verrà mai battezzato, ma Castoldi usava il nomignolo "Mercedes", richiamando così le origini del propulsore. Durante alcune prove nel mese di agosto del 1954 Castoldi supera più volte i 270 Km/h ma, durante il tentativo ufficiale di record, il 18 agosto a Sarnico, l'albero di trasmissione esplode ad oltre 280 Km/h, ferendo alle gambe il pilota che deciderà così di ritirarsi definitivamente dalle competizioni, lasciando campo libero a Verga, Selva ed ai loro scafi motorizzati Alfetta.
Nel frattempo, Laura III° scende per la prima volta in acqua a Pusiano, superando facilmente i 160 Km/h ma anche mettendo in luce l'estrema difficoltà di pilotaggio: "È una bestia selvaggia – commenta Verga al fedele meccanico Enrico Fracchia – come una cavalla forte e capricciosa. Sarà un duro lavoro domarla!". Il primo tentativo è già il 28 agosto ma l'imbarcazione non è ancora pronta e un problema di raffreddamento a uno dei motori spegnerà presto le speranze.
Nel mese di settembre Laura III° è di nuovo in acqua, ma i problemi di guidabilità non sono certo risolti: l'imbarcazione è instabile e l'enorme coppia dei due motori rende difficile anche andare dritto. Verga, sconsolato, chiede a Selva di fare una prova ma anche l'amico-rivale non può che confermarne i problemi. Un incidente sfiorato con un peschereccio può solo peggiorare il morale di Verga ma ad ottobre, nonostante i problemi persistano, Verga decide di ritentare: "Non ho paura perché ho fiducia in questa barca ed in me stesso. È una prova di forza, ma noi la stiamo vincendo".
Il 9 ottobre, Verga saluta con un bacio la moglie Liliana e la figlia Laura e, dopo alcune commissioni di lavoro, raggiunge Fracchia a Sarnico: il "Tivano", un vento locale, increspa appena la superficie del lago ma ormai la pazienza di "Mariolino" è agli sgoccioli e a mezzogiorno l'inconfondibile rombo dei propulsori 159 squarcia il silenzio della vallata: ad una velocità stimata di 305 Km/h, Laura III° ha un paio di rimbalzi sull'acqua poi l'aria, che si insinua sotto lo scafo, ne causa il decollo. La barca ricade rovesciata in acqua in un improvviso silenzio mentre il povero Verga perde il casco, il giubbotto salvagente e viene catapultato fuori. Per lui non ci saranno speranze e quando verrà recuperato il corpo, esso apparirà terribilmente mutilato dall'impatto sull'acqua a quella velocità.
Lo scafo verrà recuperato molte ore più tardi a 25 metri di profondità e i due propulsori verranno restituiti all'Alfa Romeo. Uno di essi poco dopo verrà riutilizzato da Ezio Selva per il suo rosso Moschettiere IV° con scafo Timossi ed il Quadrifoglio sui cofani: "Un motore non ucciderà due uomini", dichiarerà Selva, preparandosi a conquistare due Campionati del Mondo, nel 1956 e 1957.
Il 28 dicembre 1955 a Miami con 231 Km/h supera la velocità registrata l'anno precedente da Verga ma il record assoluto è ancora lontano. "Quando gli americani si sono visti arrivare la mia barca di soli 570 Kg con un motore da 1 litro e mezzo vecchio di 18 anni, si sono detti se valeva la pena di scherzare portandosi fin dall'Italia un arnese simile – dichiara Selva – con la scarsa conoscenza che essi hanno dei progressi raggiunti da noi particolarmente con i motori compressi si sentivano tranquilli sullo scarso risultato che avrei potuto ottenere nel confronto con i loro grossi calibri".
Nel frattempo, anche grazie alla mediazione di Selva, Dino Sestini avrà la possibilità di utilizzare il propulsore Alfetta sul suo scafo Tamiri III° costruito da Timossi, divenendo così il quinto italiano a superare i 200 Km/h sull'acqua e conquistando a Sabaudia il record per scafi fino a 500 Kg.
Nel settembre 1957 a Campione d'Italia Selva ed il suo Moschettiere V° conquistano nuovamente il Campionato del Mondo ma la vera sfida è ancora quella del record assoluto, ancora all'Orange Bowl Regatta di Miami Beach. Il 29 dicembre tutto è pronto e con la perentoria frase "sono troppo vecchio" lo stesso Selva a 55 anni aveva dichiarato che quella sarebbe stata la sua ultima gara, il suo ultimo assalto al record. Nella seconda manche, il Moschettiere decolla su un'onda alzata da un'altra imbarcazione e anche per il Campione del Mondo non ci sarà scampo: il corpo verrà recuperato con il torace sfondato dal parabrezza. Selva amava dichiarare "non sono mai finito in acqua" – affermazione ancor più curiosa dato il suo passato da tuffatore di livello olimpionico – ma il suo primo incidente sarà anche l'ultimo.
Per volontà della vedova di Selva, lo scafo verrà demolito mentre il propulsore restituito ancora una volta all'Alfa Romeo che mai aveva ceduto i leggendari motori Alfetta ma solo prestati, sempre con l'assistenza dei meccanici ufficiali e sempre ad un solo pilota per volta.
Così si chiuderà anche la seconda vita di un progetto leggendario, di una carriera ineguagliabile sulla strada come sull'acqua, lunga quasi vent'anni e costellata da una serie impressionante di vittorie, di record, di imprese.

I piloti

Alessandro Silva

Emilio "Mimi" Villoresi

(17/12/1913-19/06/1939)

I Villoresi erano una nota famiglia milanese. Il bisnonno di Emilio, di nome Luigi come il suo fratello maggiore, era un botanico ed architetto di giardini che progettò quello della Villa Reale di Monza, un vero presagio. Il nonno Eugenio era il famoso costruttore del sistema di grandi canali di irrigazione nella parte occidentale della Lombardia, chiamato ancora oggi Canale Villoresi. Il padre, Gaetano, era il direttore della compagnia elettrica che forniva elettricità alla città di Milano. Luigi "Gigi" era il maggiore, che però sopravvisse ai cinque fratelli e sorelle, Rosa, Eugenio, Emilio, Giuseppe, tutti morti tragicamente. Anche il cognato, Aldo Marazza, un altro promettentissimo pilota automobilistico, morì in corsa a Monza durante una gara vinta da Emilio.

Si dice che Emilio avesse più talento naturale del pur famoso fratello Gigi, con il quale aveva deciso di abbandonare lo status di pilota *amateur* per diventare professionisti full-time nelle competizioni internazionali per la stagione 1938. Emilio fu ingaggiato da Alfa Corse mentre Gigi andò alla Maserati correndo sia per la squadra ufficiale sia per la Scuderia Ambrosiana, che fungeva di fatto da squadra ufficiale in assenza di questa. I due fratelli erano più veloci degli abituali partecipanti alle corse italiane delle 1500 e combatterono vivacemente tra di loro per il titolo di Campione Italiano 1938 della categoria, vinto alla fine da Gigi. La tragedia colpì la famiglia Villoresi una volta di più il 19 giugno 1939. Una sessione di prove era stata organizzata dall'Alfa Romeo a Monza con i piloti Farina, Aldrighetti e Emilio Villoresi, che si sarebbero alternati al volante di una 158 per un totale di 500 km. Emilio sarebbe stato l'ultimo a prendere il volante, per 25 giri. Dopo 12 giri ad alta velocità Emilio rallentò senza apparente ragione e durante il quindicesimo la macchina si rovesciò alla Curva Grande uccidendo il pilota sul colpo. Le ragioni dell'incidente sono sconosciute. Molte ipotesi furono fatte, le più popolari essendo un malore del pilota o la rottura di un tirante dello sterzo. Quest'ultima in particolare portò a credere ad un *cover-up* poichè nessun dettaglio al riguardo era filtrato sulla stampa, soggetta alla severa censura del regime e ancor più in questo caso trattandosi di un'azienda, l'Alfa Romeo, statale e di alto valore strategico. Si parlò anche di un ritardo nei soccorsi ma senza prove evidenti. Non vi è contraddizione col fatto raccontato in molti libri, che il test aveva avuto luogo di fronte ad un gruppo di concessionari e clienti dell'Alfa Romeo sebbene i giornali non menzionino questo fatto. La storia però continua raccontando che fu dopo la colazione che Enzo Ferrari chiese ad Emilio di compiacere gli ospiti con alcuni giri al volante della 158. Emilio cedette alle insistenze di Enzo pur non sentendosi pronto dopo aver mangiato e bevuto troppo. Questa parte della storia sembra inverosimile, perchè la seduta di prova era stata annunciata da tempo con i nomi e i compiti dei piloti, ma è ripetuta molto di frequente. Altrettanto spesso si dice che la freddezza nelle relazioni tra Gigi ed Enzo Ferrari, un fatto reale, era sorta quando alla famiglia fu impedito di vedere il corpo di Emilio per molte ore, inoltre la Compagnia di Assicurazioni rifiutò il risarcimento e Ferrari non mosse un dito per aiutare. Questa sarebbe una curiosa differenza con il comportamento generoso di Enzo in occasione dell'incidente mortale di Aldrighetti due mesi dopo come testimoniato da quella famiglia (v. profilo).

Emilio aveva mostrato grande velocità ma poca fortuna durante il 1937 vincendo batterie nelle due più importanti corse internazionali per *voiturettes* della stagione 1937 ad Albi e Berna ma ritirandosi o finendo lontano nella finale, sempre alla guida di una Maserati 6CM. Esordì con l'Alfa Romeo alla Mille Miglia del 1938 alla guida di uno spider 8C-2900 Touring con Eugenio Siena come copilota e con la stessa macchina vinse la Parma-Poggio di Berceto e fu secondo assoluto alla Pontedecimo-Giovi. Dopo le due vittorie con la 158 nel 1938, corse due volte nel 1939, nella difficile giornata di Tripoli e all'importante Grand Prix du Luxembourg per vetture sport, ove finì quarto al volante di uno spider 2900 dell'anno precedente, due settimane prima della morte. Emilio non partecipò mai ad una corsa per vetture Grand Prix.

I profili sono nell'ordine di partecipazione dei piloti alle corse su Alfa Romeo 158/59).

Francesco Severi

(28/05/1907-20/05/1980)

Fu un guidatore fortissimo nelle corse su strada e di lunga durata per vetture sport risultando vincitore due volte della 24 Ore di Pescara (in coppia con Franco Cortese nel 1934 e 1935) e della 24 Ore di Spa (nel 1936 con Sommer e nel 1938 con Pintacuda) e di una Targa Puglia, durissima corsa sulle strade meridionali nel 1931 (con Guglielmo Carraroli), tutte su diverse Alfa Romeo della Scuderia Ferrari. Guidò qualche stagione sporadicamente, qualcun'altra più continuativamente, per la Scuderia Ferrari con buoni risultati fino al 1936. Quando passò ad Alfa Corse nel 1938, Severi era reduce da una brillante stagione italiana di corse nella categoria *voiturettes* al volante di una Maserati 6CM di sua proprietà, impreziosita dalla vittoria nella Targa Florio, disputata sul Circuito della Favorita a Palermo. Il sodalizio con Ferrari, nato dall'origine modenese e dalla passione per le motociclette, lo aveva portato a far parte anche della squadra motociclistica della Scuderia, seppure con minore successo dei compagni di squadra Taruffi, Aldrighetti, Pigorini e Sandri, e ad assumere la direzione tecnica della concessionaria Alfa Romeo per le Marche, ad Ancona, associata alla Filiale modenese di Ferrari. Francesco Severi ha avuto un ruolo importante nella storia della Ferrari. Fu su segnalazione di sua moglie che Ferrari acquistò nel 1940 i due famosi "campi" in località Maranello su cui fu costruita la fabbrica e fu Severi stesso ad accompagnare da Enzo due importanti clienti, Roberto Vallone e Giannino Marzotto, alla fine degli anni Quaranta.

Clemente Biondetti

(18/08/1898-24/02/1955).

Pilota della scuola fiorentina dalla quale negli anni Venti uscirono anche Masetti, Materassi, Brilli Peri e Pintacuda. Aveva cominciato con le motociclette nel 1923 e diventò Campione Italiano categoria 1100 cc nel 1927 (il suo primo anno di corse) su una Salmson ex-Fagioli. Corse il suo primo Grand Prix a Tripoli nel 1930 su una Talbot della Scuderia Materassi. In seguito, dal 1937 al 1940, diventò pilota della Scuderia Ferrari e di Alfa Corse. Biondetti era un tipico pilota professionista che spesso era costretto per il suo carattere a correre da indipendente, e che nutriva una smodata passione per le Special, il che era un riflesso della sua personalità. Già nel 1932-33 utilizzò un motore Maserati 8C da 2,5 litri su un vecchio telaio Bugatti, e il tutto si rivelò un costoso fallimento. Questo lo portò, nel 1934, a correre su vetture prese in prestito e nel 1935 a non correre, proprio in un momento in cui la furia patriottica scatenata dalla Guerra in Etiopia gli giocava contro, essendo lui un palese e dichiarato antifascista. Di conseguenza non ottenne la licenza internazionale per il 1936, in mancanza di buoni risultati l'anno precedente. Il suo breve periodo con Alfa Corse (1937/40) fu l'unico lavoro a tempo pieno che svolse nella sua vita. Passò un momento difficile nel dopoguerra perché l'Alfa non l'aveva tenuto in squadra. Trovandosi senza una macchina, costruì una complicata Special, una 4 litri sport dotata di otto motori motociclistici Norton Manx da 500 cc, con la quale gareggiò, senza fortuna, a Torino nel 1947, cosicché il progetto dovette essere abbandonato. Di nuovo appiedato dopo un biennio con Ferrari (1948/49), Clemente fu preso da un'improvvisa passione per la nuova Jaguar XK120, decisamente inadatta alle corse italiane su strada. Essendosene reso conto, sistemò un motore Jaguar in un telaio Ferrari 166, ma poi fece costruire un telaio speciale ed una carrozzeria simile alla Jaguar tipo C. Biondetti morì di un tumore nel 1955. Amatissimo nella sua città di elezione, Firenze, al suo funerale parteciparono moltissimi suoi concittadini, e subito dopo gli fu titolata una via. È ricordato per una sua frase, piena di saggezza: "...se vuoi vincere una gara di durata devi avere il coraggio di andare lentamente". Il suo volto, segnato dalle cicatrici di molti incidenti, sembra contraddire le sue stesse parole, ma, in maniera paradossale, quest'uomo inquieto e a volte irresponsabile fu il più preciso, costante e raffinato dei piloti.

Oltre alle quattro Mille Miglia consecutive, Biondetti vinse due Giri di Sicilia, che contavano per la Targa Florio, e la Coppa Acerbo del 1939, guidando un'Alfa Romeo 158.

Raymond Sommer

(31/08/1906-10/ 09/1950)

Proveniva da un'importante famiglia basata a Mouzon, un villaggio nella regione delle Ardenne, dove suo nonno Alfred aveva iniziato un'attività manifatturiera di produzione di feltro. Il figlio di Alfred, Roger, padre di Raymond, aveva continuato l'attività di famiglia, ma fu anche uno dei pionieri dell'aviazione. Negli anni tra il 1909 e il 1912 costruì a Mouzon 182 aeroplani, ma vendette l'impresa nel 1913 e "*ritornò alla molto meno eccitante ma più remunerativa attività di produrre pantofole di feltro e cose simili*"[1], non prima di aver portato il treenne Raymond su nei cieli. Raymond crebbe anticonformista, indipendente e dinamico. Non trovò invogliante diventare un industriale, e se ne andò per vivere la propria vita, ma i legami con la famiglia non

1. (SM)

furono mai recisi; era la loro ricchezza che gli permise di coltivare la sua passione per le corse automobilistiche. Sua moglie Jacqueline era solita dire "*Raymond non ha mai lavorato in tutta la sua vita*"[2], ma trascorreva tutto il suo tempo in officina con i meccanici, trafficando intorno alle sue macchine da corsa, che peraltro non sembravano mai migliorate dopo i suoi interventi. Aveva due soprannomi: "*Il cinghiale delle Ardenne*" e "*Raymond, Cuor di Leone*", che mettevano in risalto sia la sua straordinaria forza fisica sia le sue virtù morali. Forza e resistenza si accompagnavano a coraggio, volontà, tenacia ed audacia: fu uno dei piloti "dilettanti" più completi della storia. Cliente Alfa Romeo dagli esordi al 1935, Sommer riprese i contatti col Biscione grazie all'apparente schiarirsi della situazione internazionale a fine estate del 1938. Come sua abitudine (fece lo stesso con Ferrari dopo la guerra) prestava la sua opera in una squadra ufficiale in cambio di poter disporre parallelamente di una macchina da gestire personalmente. In questo caso ottenne una 308, che gli arrivò attraverso la Svizzera. Sommer conseguì 26 importanti vittorie tra il 1931 e il 1950. Si tratta del Grand Prix de l'ACF del 1936, per macchine sport, 5 gare sport internazionali, 2 vittorie alla 24 Ore di Le Mans, 10 gare internazionali di Grand Prix (di cui cinque di primo livello), e sette gare di F2 internazionale tra il 1948 e il 1950.

2. (CRO)

Attilio Marinoni

(14/1/1892-18/6/1940)

Il 18 Giugno 1940, un'Alfa Romeo 158 sulla quale erano state montate le sospensioni anteriori e posteriori della 512 di Ricart fu portata per un collaudo sull'autostrada Milano-Varese. Il guidatore di un camion che viaggiava in direzione opposta fu preda di un colpo di sonno ed il mezzo invase la corsia opposta nel momento in cui sopraggiungeva la 158 guidata da Attilio Marinoni. Lo scontro frontale ed il rogo successivo non lasciarono scampo al pilota che morì sul colpo. Con Marinoni scompariva l'epitome degli straordinari meccanici-collaudatori-piloti dell'Alfa Romeo. Lodigiano come Campari, Marinoni aveva corso spesso al fianco del "Negher" dal 1919 al 1932, dopo essere stato il meccanico del primo collaudatore Alfa Romeo, Nino Franchini. Agì come capo-collaudatore per 17 anni dopo la scomparsa di Sivocci. Impiegato sovente come riserva nei Grandi Premi, dovette spesso sostituire piloti durante la corsa per riuscire a portare al traguardo macchine in difficoltà ed era un fortissimo pilota nelle corse su strada e di lunga durata. Le sue vittorie principali sono tre, tutte nella stessa corsa e consecutive: le 24 ore di Spa del 1928 (con Iwanowski), del 1929 (con Benoist) e del 1930 (con Ghersi).

Giuseppe "Nino" Farina

(30/10/1906-30/06/1966)

Nacque all'interno della famiglia dei famosi carrozzieri torinesi. Era figlio di Giovanni (Stabilimenti Farina) e nipote di Battista "Pinin" (Pininfarina). Nell'elenco dei partenti il suo nome era spesso preceduto dal "Dr." sembra in Scienze Politiche. Farina era uno sportsman e, dopo un periodo iniziale come ufficiale di cavalleria, nel 1933 si impegnò seriamente nelle corse automobilistiche. Dal 1936 fu pilota della Scuderia Ferrari e poi dell'Alfa Corse e Campione Italiano assoluto per tre anni consecutivi, 1937-1939, e di nuovo nel 1950. Fu mantenuto in squadra dall'Alfa Romeo dopo la guerra, ma fu licenziato alla fine della stagione 1946 e sarà perdonato dall'Alfa Romeo soltanto nel 1950. Farina spese gli ultimi anni della sua carriera con Ferrari, che condivideva con Nuvolari un'altissima considerazione delle sue qualità di pilota. È soprattutto conosciuto come colui che impostò il moderno stile di guida: braccia tese e testa spinta all'indietro, con il sedile messo più indietro possibile. Stirling Moss asserisce che lo stile di Farina fu di massima ispirazione per lui; egli scrive che "*all'inizio della mia carriera questo stile non era comune, ma non esitai ad adottarlo*"[3]. Aggiunge che la fluidità della sua guida lo aveva molto colpito. Per tutta la vita Farina fu tormentato da svariati luoghi comuni. Era considerato umanamente scostante e rancoroso e in corsa un pilota scorretto e sfasciamacchine. Nella realtà, fatti e cifre sono contradditori: in alcuni casi questi pregiudizi erano fondati, in qualche altro no. A volte non aveva sopportato di essere nella stessa squadra con Wimille e Fangio, ma riconobbe pubblicamente la superiorità degli altri suoi compagni di squadra Nuvolari e Ascari. Le sue manifestazioni caratteriali talvolta si ripercossero sul modo di guidare: Piero Taruffi lo trovava "*eccitabile*"[4]. La sua fluidità non gli evitò di avere brutti incidenti: bruciature, fratture, tagli e abrasioni erano parte della sua vita, ma le cifre non confermano il cliché di sfasciamacchine: nella parte finale della sua carriera, dopo il 1949, Farina prese il via in 33 Gran Premi valevoli per il Campionato Mondiale Conduttori, con-

3. (MOS)
4. (TAR)

seguendo cinque vittorie, cinque pole positions e cinque giri più veloci. Era in prima fila e finì tra i primi cinque in 23 delle restanti 25 gare. Una volta arrivò sesto e una volta settimo! Per quanto riguarda la sua poca pulizia di guida, ebbe un ruolo in due collisioni fatali con piloti che stava doppiando: Marcel Lehoux nel 1936 e Laszlo Hartmann nel 1938. Fu sfortuna o sconsideratezza e quanta responsabilità ebbe in questi incidenti? La risposta non è facile. Fu certamente impietoso nel superare macchine più lente senza mostrare pazienza. Mike Hawthorn nel suo libro (HAW), descrive in maniera colorita le manovre di sorpasso del suo compagno di squadra Farina durante la stagione 1953, ma non le considera mai una bassezza. D'altro canto, un altro giovane antagonista di Farina, Stirling Moss, scrive: "*Il comportamento [di Farina] e il suo modo di parlare sono estremamente composti, ma in circuito la sua tattica spietata […] fa sempre sorgere preoccupazioni e rancori*"[3].
Diamo l'ultima parola a Enzo Ferrari: "*Nino Farina era l'uomo dal coraggio che rasentava l'inverosimile. Un grandissimo pilota, ma per il quale bisognava stare sempre in apprensione, soprattutto alla partenza e quando mancavano uno o due giri all'arrivo. Alla partenza era un poco come un purosangue ai nastri, che nella foga della prima folata può rompere; in prossimità del traguardo era capace di fare pazzie, ma, bisogna pur dire, rischiando solo del proprio senza scorrettezze a danno di altri. Così, aveva un abbonamento alle corsie dell'ospedale*"[5].
Il 30 giugno 1966, guidando con il consueto sprezzo del pericolo la sua Ford Cortina Lotus su una strada bagnata, mentre si recava al Gran Premio di Francia, il grande pilota perse il controllo e si schiantò contro un palo del telegrafo vicino a Chambéry. Rimase ucciso sul colpo.
Farina aveva conseguito 34 vittorie importanti nel periodo 1937/1954: 6 *Grandes Epreuves*, 18 Grand Prix internazionali, 6 gare internazionali per vetture sport, 4 gare d'anteguerra per vetturette. Era stato il primo Campione del Mondo nel 1950.

3. (MOS)
4. (TAR)
5. (GIO)

Carlo Pintacuda

(18/09/1900-08/03/1971)
Fu un altro prodotto della Scuola Fiorentina (v. Biondetti). Di famiglia siciliana trapiantata a Firenze, aveva goduto di un'eredità che gli aveva permesso di acquistare un'Alfa Romeo RLS con la quale ebbe un ragionevole successo in corse minori italiane dal 1925 al 1928, ma l'Alfa Romeo lo provò senza successo alle Mille Miglia del 1929. Nel frattempo erano finiti i soldi e Pintacuda dovette sparire dalle corse fino al 1934 quando ottenne la guida di una specialissima Lancia Astura con carrozzeria in alluminio dal suo datore di lavoro, uno dei Bornigia, che era concessionario Lancia a Roma. Vinse a sorpresa con l'Astura il Giro d'Italia del 1934, una corsa di velocità di 5000 km. Come conseguenza fu invitato a provare un'Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari. La vittoria alla Mille Miglia del 1935, in una macchina di quel tipo, indusse Ferrari ad ingaggiarlo. Pintacuda rimase con la Scuderia e poi con Alfa Corse fino al 1940, guidando sia nei Grandi Premi, sia la 158 nelle corse *voiturettes* e sia le vetture sport. Vinse una seconda Mille Miglia nel 1937. Ferrari lo inviò tre volte in Brasile ove vinse a São Paulo nel 1936 e a Rio nel 1937, una famosa vittoria sull'Auto Union di Stuck, e nel 1938. Pintacuda divenne così il più popolare pilota automobilistico in Brasile, una fama che si portò oltre la guerra[6]. Però l'Alfa Romeo non gli rinnovò il contratto dopo la guerra; Pintacuda era stato un fascista dichiarato e ascrisse questa decisione all'influenza del sindacato. Nel 1947 partì per il Sud-America per gareggiare con una vecchia Maserati provvedutagli da Enrico Platé. Arrivato in Argentina, Carlo prese due importanti decisioni. La prima fu di abbandonare le corse, la seconda di vivere a Buenos Aires, dove aprì un'industria di ceramiche. Dopo il fallimento di questa, aprì un negozio di antiquario, La Spiga, sempre a Buenos Aires. Rientrò in Italia poco prima della sua morte, nel 1971.

6. Si veda (PI1) e (PI2)

Giordano "Nando" Aldrighetti

(14/11/1905-12/08/1939)
Giovane sportsman milanese, aveva praticato calcio e hockey su ghiaccio a livello competitivo prima di passare al motociclismo, nel 1930, ove ottenne immediato successo vincendo il Campionato italiano di seconda categoria, passando l'anno successivo al Campionato nazionale su una Ariel 250cc ed essendo ingaggiato nel 1932 dalla nuova sezione motociclistica della Scuderia Ferrari, fino alla sua chiusura, nel 1934. Divenne Campione Italiano assoluto per la classe 500cc nel 1933 alla guida di una moto Rudge della Scuderia. Passato alla Guzzi nel 1935, si fece onore poi alla Gilera dal 1937, divenendo di nuovo Campione italiano per la 500cc nel 1938 e vincendo fra l'altro la massacrante Milano-Taranto all'incredibile media di 117 km/h. Un grave incidente al Bremgarten quello stesso anno lo indusse

a ritornare sotto l'ala protettrice di Enzo Ferrari che lo ingaggiò per la stagione 1939. Esordì a Tripoli con l'Alfetta, ma durante le prove della corsa di Pescara, Aldrighetti uscì di strada ribaltandosi. La vettura si incendiò ma il pilota era stato sbalzato fuori e sembrava solo superficialmente ferito. In realtà gravi lesioni interne causarono la sua morte nella notte successiva. Enzo Ferrari riproduce nei suoi libri una lettera della madre di Aldrighetti che lo ringrazia per l'assistenza morale e materiale avuta dopo la morte del figlio. Un comportamento in antitesi con quanto rimproveratogli dopo la morte di Emilio Villoresi (vedi profilo).

Carlo Felice "Didi" Trossi

(27/04/1908-09/05/1949)

Era un uomo facoltoso e con ampi interessi per la tecnica; coltivò diversi hobbies, tra i quali le automobili, i motoscafi da corsa e gli aerei. Trossi fu un uomo di carattere solare, brillante e scanzonato. Nella vita e al volante spesso si comportò in modo stravagante, ma fu anche un bravo amministratore del patrimonio familiare. Non riuscì mai a liberarsi dall'immagine di ricco dilettante, ma fu generoso e coraggioso da ogni punto di vista. Nel 1932, ancora molto giovane, era diventato Presidente della Scuderia Ferrari, dopo essere subentrato come azionista ai fratelli Caniato. Aveva cominciato a correre nel 1931 con una monumentale Mercedes-Benz SSK (ne possedette due, che ancora esistono) e l'anno dopo con automobili della Scuderia, dalla quale uscì alla fine del 1935 in seguito a forti dissapori in merito a quanto professionale dovesse esserne la gestione. Dimostrò le sue competenze tecniche ad esempio nella realizzazione di una vettura da Gran Premio, progettata da Augusto Monaco. Era una macchina assolutamente originale, in primo luogo per il motore radiale, di ispirazione aeronautica, così come il corpo vettura; sfortunatamente la vettura fu un completo fallimento. Quando era in giornata si rivelava un pilota estremamente veloce. Ferrari aveva intravisto un grande talento nel giovane dilettante e lo aveva aiutato a diventare a pieno titolo un pilota da Gran Premio. In effetti Trossi fu uno dei numerosi eccellenti piloti italiani di quel periodo; guidava con stile imperturbabile, ed era divenuto velocissimo. Uno dei più veloci, disse Ferrari, un grande pilota, ma non abbastanza affamato di successo. Dopo alcuni anni in cui fu pilota ufficiale Maserati, nel 1940 era entrato all'Alfa Corse, dove rimase anche dopo la guerra. Nell'ultima parte della sua carriera stava già soffrendo dei sintomi della malattia che lo avrebbe portato alla morte, affrontando con grande coraggio una dolorosa, lenta agonia dovuta a un tumore al cervello. "*Era un uomo sul quale il dramma rimbalzava come su gomma*"[7] scrisse Ferrari di quest'uomo insolito che aveva portato nel mondo delle corse un tocco di signorile e non superficiale disincanto. Trossi vinse quindici gare importanti tra il 1933 e il 1948, tra le quali due *Grandes Epreuves*, sei Gran Premi internazionali e sette corse per *Voiturettes*, oltre a molte vittorie in importanti gare in salita.

7. (GIO)

Jean-Pierre Wimille

(26/02/1908-28/01/1949)

Fu il pilota simbolo degli anni immediatamente dopo la guerra. Figlio di un giornalista parigino che scriveva di automobilismo e di aviazione, era persona di solide convinzioni "... *che aveva le proprie idee in merito alla vita e le esprimeva con fredda lucidità di pensiero...*"[8]. La qualità che più conquistava chi veniva a contatto con lui era la sua statura intellettuale. È anche descritto come piuttosto solitario, ma forse la sua freddezza era un modo per nascondere la sua timidezza e la sua calma può essere stata il riflesso della sua serenità intellettuale. Era un uomo di interessi disparati con una forte passione per la politica, che lo portò a divenire un personaggio pubblico.

Fu un pilota estremamente dotato: all'inizio abbastanza disordinato, poi crebbe molto bene, grazie alla sua cura per i dettagli e allo sviluppo di una forte sensibilità tattica e meccanica che, sommandosi alla sua precisione, lo portò ad avere uno stile di guida misurato e composto, una sintesi di quello dei migliori piloti, anche se lui dichiarava di essersi ispirato solo al grande Robert Benoist. Le fotografie mostrano la sua eccezionale capacità di tenere la macchina in perfetto equilibrio in qualsiasi situazione, senza sforzo apparente. Anche i filmati dimostrano che quasi nessun pilota di quel periodo aveva uno stile simile a quello di Wimille; alcuni sostengono che Fangio si ispirò a lui. Tentava sempre di portarsi in testa subito dopo la partenza, per poi mantenervisi, come ambiva fare Alberto Ascari; per entrambi non possiamo ricordare molte vittorie conquistate recuperando posizioni. A differenza di Ascari, sempre molto concentrato e quasi sdegnoso nel distaccare gli inseguitori, Wimille al volante aveva un'espressione rilassata e quasi pacifica, con il bacino piuttosto in avanti, come se fosse comodamente seduto in una poltrona; lo stress e la fatica si leggevano sul suo volto solo a corsa finita. Arrivava sul circuito, faceva pochi giri di prova e se ne

8. Charles Faroux, L'Equipe 01/01/1949.

andava. L'ingegner Livio Nicolis, responsabile di pista dell'Alfa Romeo, raccontava lo stupore della squadra del Portello constatando l'abitudine di Wimille di salire in macchina, compiere un giro di lancio, farne un secondo veloce, rallentare nel terzo e poi fermarsi e andarsene. Da qualsiasi punto di vista era una persona completamente diversa dai piloti del dopoguerra, per lo più simpatici, ma un po' disordinati e dediti a mettere le mani sulla meccanica, così come dalle "Vecchie Glorie" che provenivano dall'anteguerra. La carriera di Wimille era stata ostacolata da diversi fattori, che non gli impedirono di essere considerato il più veloce e conteso pilota della seconda metà degli anni Quaranta. Era stato pilota ufficiale della Bugatti durante il declino della marca (1933-35), rimanendole fedele anche quando la sua attività fu limitata alle corse nazionali per macchine sport (1936/37), poi con l'Alfa Corse nel 1938 e ancora con Bugatti nel 1939. Wimille, insieme a Nino Farina, fu il miglior pilota da Gran Premio che non corse mai con le squadre tedesche. Quando la guerra scoppiò fu mobilitato nell'aviazione francese e dopo il crollo della Francia poté tornare a Parigi. In seguito lui e la moglie comprarono una fattoria a Rambouillet e andarono a viverci. Nei pressi si trovava la base del gruppo di Resistenti di Robert Benoist, del quale i Wimille entrarono a far parte. Quando furono traditi, Jean-Pierre per un soffio riuscì a fuggire, mentre la moglie fu arrestata, ma con una fortunata e coraggiosa evasione riuscì a evitare la deportazione. Nel dopoguerra il racconto delle gesta eroiche di Benoist era diventata una saga popolare; avervi partecipato, anche se per un breve periodo e in modo abbastanza tiepido come i Wimille, divenne un formidabile lasciapassare. Le folle ritrovarono con Wimille il loro "*eroe della velocità*" che ancora era, come era stato, "*coraggioso, intrepido e seduttore (sic!)*"[9] .
Durante la guerra Wimille aveva cominciato a lavorare al progetto di una vettura da turismo, che si rivelò la sola follia della sua vita. L'idea era di trasferire su una macchina da turismo le forti sensazioni che aveva provato al volante di una Auto Union al Nürburgring nel 1938. Il telaio era tubolare, con sospensioni indipendenti e motore centrale; grande cura era stata posta allo studio dell'aerodinamica, anche adottando una posizione di guida centrale. Lo sviluppo di questa macchina si rivelò lentissimo e la morte di Wimille uccise anche questo progetto.
Nel 1947 iniziò un legame fatale tra Wimille e Amédée Gordini. Era una strana relazione tra il solitario, aristocratico, professionale Wimille e l'estroverso, dilettantesco, irascibile popolano Gordini. Tutte le volte che Wimille fosse stato libero da impegni con le Alfetta, cioè abbastanza di frequente, date le loro apparizioni saltuarie, avrebbe guidato le Gordini. Una scelta difficile da spiegare sia dal punto di vista tecnico sia da quello sportivo, perché era già al culmine della carriera e riconosciuto come il miglior pilota d'Europa. Una specie di ansia di correre ovunque si era impadronita di molti piloti dell'epoca e probabilmente così fu anche per lui. Le macchine di Gordini erano fragili e spesso mal preparate; cosicché Wimille abbandonò la Squadra Gordini a metà del 1948, dopo numerose rotture meccaniche. Purtroppo decise di andare in Argentina in gennaio 1949 per guidare ancora una volta per Gordini.
Morì in conseguenza di gravi ferite alla testa e al torace per un incidente nelle prove del Gran Premio di Buenos Aires. I motivi per i quali sbagliò una curva per poi ribaltarsi finendo schiacciato tra la macchina ed un alberello non sono mai stati chiariti, come spesso accade per gli incidenti mortali dei piloti più grandi. Wimille ha vinto 27 corse importanti negli anni dal 1932 al 1948: quattro *Grandes Epreuves*, 13 Gran Premi internazionali, 8 corse per vetture sport importanti (tra cui due 24 Ore di Le Mans e un Gran Premio de l'A.C.F.), nonché due corse per *Voiturettes* nel 1947. La gran parte della sua grandissima fama era stata costruita in sole nove gare con la Alfetta, in tre anni.

Achille Varzi

(08/08/1904-30/06/1948)

Fu uno dei più grandi piloti di tutti i tempi, nel giugno 1946 scrisse: " ... *Noi praticanti di uno sport come quello dell'automobile che è calcolato freddo e calda esaltazione, presenza di spirito e dimenticanza totale di se stessi, specie di ebbrezza che ti vuole freddamente padrone di te stesso e tanto euforico, talvolta, da fare arrivare al limite estremo, oltre il quale ci sono tutte le incognite e forse il buio dal quale non si ritorna più*"[10]. Tutte le contraddizioni nella vita e nell'approccio alle corse di questo enigmatico e interessantissimo uomo sono espresse magistralmente in queste poche righe. Apparentemente, il carattere di Achille era timido e riservato, ma ciò non gli impedì di essere coinvolto in torridi affari sentimentali e lo portò a cedere alla tentazione della droga. Il dolore inflitto alla famiglia dallo scandalo della tossicodipendenza di Achille fu devastante e solo il padre, Menotti Varzi, si schierò sempre a difesa del suo figlio più giovane. Achille sembrava non sorridere mai, concentrato e sempre vestito in modo impeccabile, in pista e fuori. Un uomo freddo, meticoloso e introverso, ma capace di un tagliente senso dell'umorismo, patì sempre molto della rivalità con Tazio Nuvolari, che risaliva agli anni Venti, quando entrambi erano motociclisti di successo. Questa contrapposizione fu ingigantita

10. Prefazione di Varzi al libro (LU).

ad arte dalla stampa italiana, che ancora oggi ha l'abitudine di cercare sempre un'antitesi agli sportivi di successo. La decisione di Achille di correre per l'Auto Union nel 1935 lo portò definitivamente dalla parte sbagliata, almeno agli occhi degli italiani. Tazio era "*l'altra metà del cielo, il costante termine di paragone, un irrinunciabile elemento per scrivere di Varzi...*" [11]. Tecnicamente Varzi era allo stesso livello del mantovano, sebbene meno appariscente, dotato della medesima reattività, ma con un tocco assai più delicato. Gli specialisti considerano il suo modo di guidare un esempio di fluidità e precisione che mostra, usando le sue stesse parole, "calcolato freddo" e "presenza di spirito" ai più alti livelli. Achille è sempre stato un "freddo padrone" di se stesso. Gli esperti italiani descrivono la sua tecnica di guida come ispirata a quella di Felice Nazzaro. Era estremamente veloce – di fatto il più veloce pilota in Europa nei primi anni Trenta – e nella sua impressionante lista di vittorie alcune sono descritte come "incendiarie", "eroiche", probabilmente frutto di quella "dimenticanza totale di sé", per citare nuovamente le sue parole. Varzi era l'uomo degli studiati ritorni, il gelido e cinico campione, sempre ammirato, ma pure sempre guardato con soggezione dal pubblico. Il suo stile di guida non si adattava particolarmente alla difficile Auto Union, che richiedeva molta improvvisazione. Politica e cattiva gestione del team contribuirono ai suoi seri problemi personali e furono fra le cause del suo declino. La famiglia e gli amici furono bravi ad erigere intorno a lui una barriera protettiva durante il periodo più buio della sua vita, aiutati dalla stampa di regime che non voleva alimentare il pubblico con le debolezze di un eroe nazionale. Per l'intromissione del giornalista Giovanni Canestrini, le autorità fasciste lo privarono del passaporto, della patente di guida e della licenza di corridore: una cosa che oggi sarebbe impensabile. Varzi si riprese, si sposò e l'Alfa Romeo si assicurò che lui rimanesse lontano dal fronte durante la guerra, con la sicurezza aggiuntiva di una paga mensile di 6.000 lire. Varzi riapparve in gare nel 1946, dopo anni di totale silenzio, mostrando di possedere ancora buone abilità di guida, ma era diventato irascibile e sempre sull'orlo di una crisi di nervi, probabilmente a causa delle scarse competenze mediche di quei tempi per la disintossicazione da droghe. Per ricominciare a correre, sarebbe servito un enorme sforzo di volontà. Commenti distaccati sulla guida di Varzi dopo la guerra e sul suo modo di affrontare le gare vengono da due persone che hanno osservato con attenzione il mondo dello sport motoristico per un periodo di circa settant'anni e che conoscevano Varzi molto bene: Tonino Brivio e Giovannino Lurani. Brivio disse: "*Il fatto che lui corresse di nuovo apparve quasi un miracolo per tutti noi, che sapevamo cosa aveva passato. Nessuno – penso – si sarebbe immaginato di vedere Achille di nuovo al volante di una macchina da corsa. Ma era un uomo che soffriva le pene dell'inferno. Lo ricordo dire a Trossi: tu non puoi immaginare quanto sia terribile ricominciare. Si soffre in un modo inimmaginabile.*"[28] E Lurani: "*Chiunque ricordi il "primo" Varzi capisce subito che non è lo stesso pilota. Sono convinto che sia più lento, meno pulito nel suo stile. E lui lo sa perfettamente. Ma la classe è qualcosa che non si può perdere, dunque Achille ha basato il suo lavoro nei circuiti sulla sua straordinaria classe*"[28]. Durante una triste settimana del 1948 al Bremgarten, Varzi cadde nel "buio dal quale non si ritorna" nel secondo incidente della sua carriera, un incidente incredibilmente banale, ribaltandosi a bassa andatura nella curva dopo Eymatt e finendo schiacciato.

Achille Varzi ottenne 33 importanti vittorie fra il 1929 ed il 1948: 2 *Grandes Epreuves*, 28 Grand Prix internazionali, una Mille Miglia ed una gara per *voiturettes* nel 1937.

11. (VAR)

Consalvo Sanesi

(28/03/1911-28/07/1998)

E' stato un altro dei grandi meccanici Alfa Romeo. Originario della Toscana, ha lavorato per Brilli-Peri come giovane assistente alla sua Talbot alla fine degli anni Venti. Dopo la sua morte, si è trasferito a lavorare all'Alfa Romeo a Milano, su invito di Jano, occupandosi inizialmente delle vetture di Borzacchini. Fu abile a scalare le gerarchie del settore tecnico, iniziando come meccanico e poi copilota, diventando infine capo collaudatore dopo la morte di Marinoni nel 1940. In questo modo, Sanesi ebbe l'opportunità di guidare le Alfetta fino al 1951, ma sempre mantenendo il suo lavoro di collaudatore. Corse anche con la 2500 e la 1900 berlina, con la Disco Volante e le prime Giulietta e Giulia, dimostrandosi molto più competitivo con queste vetture che non con le monoposto. Sanesi fu un pilota molto coraggioso, ma non dello stesso alto livello di Marinoni, ad esempio. La sua vittoria più importante fu probabilmente quella nella classe per le vetture europee da turismo alla Carrera Panamericana del 1954. Vinse anche la corsa su strada della Litoranea Libica in coppia con l'autista di Mussolini, Ercole Boratto, nel 1939 e la Coppa Intereuropa nel 1950. Pilota impetuoso, troppo incline agli incidenti, ebbe due bruttissime uscite di strada alla Mille Miglia, che comunque non gli impedirono di vivere una lunga vita.

Alessandro Gaboardi

(nato a Mantova nel 1906)

Ebbe alcune esperienze come copilota alla Mille Miglia prima della guerra e vinse la corsa su strada della Litoranea Libica in coppia con l'autista di Mussolini, Ercole Boratto, nel 1937. Questo non fu sufficiente, tuttavia, per consentirgli di seguire le orme degli altri grandi piloti-meccanici della squadra del Portello, da Sivocci a Ramponi a Siena, da Guidotti a Sanesi e all'ineguagliato Marinoni, e il Gran Premio d'Italia del 1947 sarebbe stata la sua unica partecipazione ad un gran premio.

Battista Enrico "Giovan-Battista" Guidotti

(30/01/1901-02/07/1994)

Non era considerato un pilota di alto livello fra i molti che provenivano dalle fila dei collaudatori della squadra corse Alfa Romeo, ma fu spettacolarmente veloce quando ebbe l'opportunità di guidare la 12C-37 a Livorno, nel 1937, quando nessun altro pilota Alfa Romeo aveva accettato di farlo. Era molto competente, come dimostrato dalle sue prestazioni alla Mille Miglia (una vittoria con Nuvolari, tra l'altro) e a Le Mans. Sostituì poi Trossi durante il Gran Premio d'Europa a Spa nel 1947 alla guida dell'Alfetta. Guidotti visse a lungo e divenne famoso per le sue interviste in età avanzata, sebbene la sua memoria di tanto in tanto vacillasse. Ad esempio, fu responsabile del rilancio della famosa leggenda che narra che Nuvolari spense i fari per prendere Varzi di sorpresa quando vinse la Mille Miglia nel 1930. Dopo un periodo come *team-manager*, rimase all'Alfa Romeo fino alla pensione, nel 1975.

Alberto Ascari

(13/07/1918-26/05/1955)

Alberto Ascari era appena reduce dalla prima vittoria in una corsa internazionale di Formula 1, a Sanremo nel 1948, quando fu ingaggiato sui due piedi dall'Alfa Romeo, dopo la morte di Varzi a Berna, per correre al Gran Premio di Francia della settimana successiva. Apparentemente Ascari aveva firmato un impegno più prolungato, ma l'esperienza non si ripeté. Forse non gli erano piaciuti gli ordini di scuderia, o forse il ridotto numero di corse a cui l'Alfa Romeo partecipava era insufficiente per la sua ambizione. Molti anni dopo, a precisa domanda, Gigi Villoresi rispose che Alberto non gli aveva mai spiegato le ragioni di quella scelta e lui non aveva mai trovato il modo di domandarglielo!

In ogni caso la velocità dimostrata da Alberto al volante della 158 fu strabiliante per un pilota ancora relativamente poco esperto e conosciuto soprattutto come il "figlio del famoso pilota Antonio". L'oziosa domanda su cosa sarebbe potuto accadere diversamente potrebbe per una volta avere senso.

Piero Taruffi

(12/10/1906-12/01/1988)

Dovrebbe essere ricordato come uno dei più interessanti personaggi nella storia del motorismo dal 1925 al 1965, ma è difficile giudicare quanto rimanga della sua reputazione. Come pilota vinse in tutte le categorie in cui corse: Grand Prix in automobilismo e motociclismo (era probabilmente più veloce in quest'ultimo), sport e corse in salita. Batté 53 record mondiali di velocità su moto e 39 automobilistici. Laureato in ingegneria, Taruffi aveva progettato i suoi veicoli da record a due e quattro ruote. Taruffi fu probabilmente il più forte pilota di ogni tempo nelle corse su strada, l'unico ad avere vinto Mille Miglia, Carrera Panamericana e Targa Florio e i più difficili, ma meno conosciuti, Giro di Sicilia e Giro delle Calabrie. Si era sempre distinto per la preparazione accurata delle sue macchine ed era stato ingegnere di pista alla Gilera e alla Cisitalia, collaudatore e *team-manager*. In questo ruolo alla Gilera prima e dopo la guerra, oltre che in quello di pilota agli inizi, aveva contribuito a sviluppare la formidabile 500cc a 4 cilindri. In automobilismo Taruffi corse per la Scuderia Ferrari e per Maserati, Bugatti, Cisitalia, Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, Mercedes Benz, ThinWall & Vanwall e General Motors. Gli ultimi tre ingaggi ebbero una motivazione tecnica a prova di quanto le sue conoscenze e la sua capacità di collaudo fossero riconosciute universalmente, mentre le tre corse disputate con l'Alfa Romeo 158 (una nel 1948 e due nel 1950) non sembra avessero avuto questa motivazione.

Taruffi è vincitore di 23 corse di motociclette su 42 partenze nel periodo 1925/1937 e di 42 gare automobilistiche su 162 nel periodo 1923/1957.

Juan Manuel Fangio

(24/6/1911-17/ 07/ 1995)

Nipote di un emigrante dal piccolo comune di Castiglione Messer Marino in provincia di Chieti, che era arrivato nel 1887 a Balcarce, una città a 350 km a sud di Buenos Aires nella provincia di La Plata, Juan Manuel Fangio iniziò a correre in automobile il 26 ottobre 1936 in una piccola gara a Benito Juarez alla guida di un taxi Ford A debitamente alleggerito. La famiglia Fangio aveva raggiunto una calma e modesta prosperità e fu solo per promuovere il suo garage con annessa stazione di servizio[12] che Juan Manuel acquistò con il fratello Totò e il socio-amico José Duffard una "special" a motore Ford V8 per le corse in circuito del 1938 e nello stesso anno partecipò a due corse della categoria "Turismo de Carretera", che, con le sue durissime e lunghissime corse chiamate "Gran Premio", stava diventando la classe più seguita nelle gare argentine. Dopo buoni piazzamenti nel 1938 e 1939, Fangio vinse il Gran Premio del 1940 al volante di una Chevrolet. Fu una bellissima vittoria che gli valse il Campionato Argentino di classe, un risultato che fu ripetuto nel 1941 grazie alla vittoria in due Gran Premi. Nell'aprile 1942 ogni attività sportiva automobilistica in Argentina, e con essa la promettente carriera di Fangio, si fermò. Fangio passò gli anni della guerra vendendo le preziose gomme che aveva recuperato da vecchie macchine, e vendendo camion. Consegnando i camion ai clienti più lontani, "*guidavo più forte che mai, studiando ogni curva, anche grazie alla mancanza di traffico per via della guerra. Cinque anni di inattività possono arrugginire un pilota. Fumavo di rabbia al passare degli anni, temendo che sarei stato troppo vecchio quando, alla fine, le corse sarebbero riprese*"[13]. Dei piloti bloccati dalla guerra, Fangio fu uno degli ultimi a ricominciare, ma era destinato ad avere la carriera di maggior successo. I suoi contemporanei Alberto Ascari e Jean-Pierre Wimille non ebbero la stessa fortuna. In effetti è proprio la sua fortuna che colpisce chiunque si avvicini alla storia della sua carriera e della sua vita. Quest'uomo di umilissime origini sembrava avere il potere di trasformare in oro tutto quello che toccava, almeno dopo il punto di svolta che la sua vita ebbe nel 1948. Quell'anno un esponente dell'A.C. Argentino accompagnò gli acerrimi rivali delle corse argentine Fangio e Oscar Gálvez in un viaggio informativo che li portò prima a Indianapolis e poi in Europa. Erano in missione ufficiale per il Ministero degli Esteri, in qualità di consulenti tecnici. Al ritorno in Argentina, i due piloti si batterono durante la gara stradale Buenos-Aires-Caracas. Daniel Urrutia, l'amico di Fangio che l'aveva accompagnato nelle gare postbelliche, morì in un terribile incidente che ebbero in quella gara, e lo stesso Fangio rimase in coma per vari giorni. Egli avrebbe definito la morte di Urrutia "la mia ora più amara", tanto che non era certo di continuare la carriera. Malgrado le critiche secondo le quali era troppo vecchio e inesperto per affrontare le gare in circuito, l'A.C. Argentino lo scelse per condurre una delle sue Maserati 4CLT nelle gare europee del 1949.

Il Generale Perón e sua moglie, la potente Evita, che aveva preso Fangio in simpatia, non erano certamente estranei a questa decisione. La storia di come la carriera di Fangio nei Gran Premi decollò immediatamente è ben nota. Egli non ebbe mai timore di riconoscere il ruolo che la fortuna aveva avuto nella sua vita: "*C'è una formula per il successo – disse – e non è difficile da analizzare. Essa è fatta al 50% dalla macchina, al 25% dal pilota e al 25% dalla fortuna. Io, per tutta la vita sono stato fortunato.*"[13]. Quanto al primo 50%, Ferrari ebbe a dire: "*Fangio non sposò mai una Casa: conoscendo bene il suo talento egli era determinato a guidare sempre la migliore macchina del momento.*"[14]. Fangio si concentrò sul 25% di pertinenza del pilota semplicemente diventando uno dei quattro o cinque migliori di sempre. In pista era scontroso, deciso e senza pietà, pur avendo un carattere timido e riservato fuori dall'abitacolo. Ma era un pilota correttissimo, e rispettato dai suoi rivali. Nella vita era un gentiluomo calmo, generoso, affascinante e cortese, che rifuggiva la pubblicità. In pista aveva un tocco delicato al volante, unito ad una inarrivabile abilità nella tecnica della sbandata controllata, della quale fu grandissimo maestro. Aveva anche una notevole capacità di gestire le difficoltà tecniche e altrettanta resistenza e concentrazione, riuscendo a battagliare in condizioni estreme di caldo, pioggia o freddo. I suoi due unici incidenti gravi gli capitarono quando la fatica ebbe la meglio sulla sua micrometrica e sicura capacità di controllo dell'auto. Un'astuzia naturale nel pianificare e realizzare la migliore strategia di gara deve essere pure menzionata nel descrivere le sue abilità di pilota e converrà ricordarlo come quello che non fu mai surclassato alla guida di una vettura da Grand Prix.

12. Molti anni dopo disse: "Non iniziai a correre per il denaro. Avevo un piccolo garage e pensavo che con una vittoria i clienti sarebbero aumentati". (FER)
13. (FAN)

Luigi Fagioli

(09/06/1898-20/06/1952).

"*Non era un calcolatore come Varzi, non flemmatico come Caracciola, non vivace come Chiron, e non aveva il talento naturale di Nuvolari, Fagioli era un compendio delle virtù dei suoi avversari: pilota di grande esperienza, che sbagliava raramente, dalla guida molto pulita soprattutto alla fine della carriera e molto molto veloce, era un avversario veramente formidabile e duro, che portò la sua grande esperienza in Germania (...) Rispetto ai suoi grandi contemporanei, egli ebbe anche il ritorno alle corse di maggior successo, dopo la guerra: (...) lo stile e la pulizia della sua guida restano ancora nella memoria: farsi notare per il proprio stile, in compagnia di Fangio e Farina, sarebbe stato notevole per qualsiasi pilota, e a maggior ragione lo fu per uno che si era ritirato dalle corse tredici anni prima...*"[15]. Il suo ritorno fu per lo meno sorprendente. Ritiratosi nel 1937 per gravi problemi alla schiena, Fagioli riapparve nel 1947 in una gara in salita locale e poi, suscitando grande sorpresa, ai Gran Premi di Ginevra, San Remo e Berna, nell'estate del 1948, con la Maserati Milan, una macchina assolutamente non competitiva. I fratelli Maserati si rivolsero a lui nel 1949 per due sporadiche apparizioni a Senigallia e Pescara con la loro nuova OSCA 1100. Fagioli rispose da par suo vincendo la classe in entrambi i casi. Fu nuovamente al volante di un'OSCA alla Mille Miglia del 1950. La sua prestazione fu stupefacente, e gli valse il contratto con l'Alfa Romeo per la stagione dei Gran Premi. Uno degli effetti di lunga durata della autobiografia cinicamente distorta di Alfred Neubauer (storico Direttore Sportivo della Mercedes) è il ritratto di Luigi Fagioli descritto come un bruto con la barba lunga abituato a disobbedire gli ordini di scuderia, un uomo rozzo, maleducato e perfino violento, con l'abitudine di lanciare martelli ai compagni di squadra e ai suoi superiori. Tutto questo è in realtà molto lontano dalla verità. Fagioli era certamente spavaldo, convinto com'era di essere il pilota più veloce, il che qualche volta era assolutamente vero. Di sicuro era terribile nelle "Public Relations", preferendo ritirarsi nella profonda provincia italiana, piuttosto che condurre uno stile di vita cosmopolita come facevano altri piloti del tempo. Del pari, non frequentava piloti ricchi, un gruppo a cui avrebbe potuto appartenere per nascita, e neppure gli altri che venivano dalle fila dei meccanici da corsa e dei garagisti. Come spesso accade a una persona diversa dalle altre, era ritenuto pazzo: si diceva soffrisse di sbalzi d'umore, ma fu trattato così male dalla Mercedes-Benz che i suoi scoppi d'ira – non più di due o tre in tre anni, comunque – erano assolutamente giustificati. Nemmeno il suo aspetto gli veniva in aiuto; non si curava di sé, non si radeva e si vestiva, nel migliore dei casi, senza attenzione. Ma questo succedeva solo alle corse: ci sono fotografie di Fagioli nella vita normale, nelle quali ha un aspetto impeccabile, per esempio durante il tiro al piccione o dopo la caccia, che erano le sue grandi passioni, o in vacanza al mare. Fagioli era un uomo di personalità complessa: di famiglia agiata, le sue origini gli permisero di vivere la tipica vita di un alto borghese di provincia. Fagioli vinse cinque *Grandes Epreuves* e otto Gran Premi Internazionali in un periodo in cui le piste erano frequentate da Nuvolari, Varzi, Caracciola, Chiron e Rosemeyer, tanto per fare qualche nome. Due di queste vittorie, a Monza nel 1933 e a Monaco nel 1935, possono essere annoverate tra le performances perfette nella storia dei Gran Premi. Con l'Alfa 158 Fagioli ottenne quattro secondi posti e un terzo su sei *Grandes Epreuves* del 1950. Il suo rapporto con l'Alfa Romeo si guastò l'anno successivo, dopo essere stato costretto a dividere la macchina e la vittoria con Fangio, al Grand Prix de l'A.C.F.

14. (FER)
15. (COU)

Reginald H. "Reg" Parnell

(02/07/1911-07/01/1964)

Nativo di Derby fu una personalità controversa sotto molti aspetti ma che "*provò sempre a portare la Gran Bretagna più vicino al sistema delle corse internazionali*"[16]. Durante la guerra aveva "salvato" 32 vetture da corsa che vendette subito dopo, tenendone solo alcune per sé, così rendendo possibile a numerosi piloti inglesi di riprendere a correre presto, ma d'altra parte ciò contribuì alla sua fama di affarista insieme a una "*naturale abilità di convincere le persone*"[16]. Parnell fu il primo pilota privato inglese del dopoguerra a fare il grande salto verso il professionismo, andando a caccia dei ricchi premi di partenza delle corse continentali. Generoso e disponibile divenne una figura di spicco nel passaggio dell'automobilismo sportivo britannico dal dilettantismo a dominatore nei Gran Premi. L'Alfa Romeo riconobbe questo suo ruolo affidandogli una macchina per il Gran Premio di Inghilterra del 1950, con cui Parnell finì al terzo posto. Parnell vinse sei Gran premi internazionali, 14 corse nazionali di Formula 1 (di cui 10 a Goodwood), 3 gare di Formule Libre in Nuova Zelanda, 11 gare nazionali per vetture sport e una per vetture da turismo.

16. (PAR)

Emmanuel "Toulo" de Graffenried

(18/05/1914-22/01/2007)

Gentleman driver svizzero di Friburgo, guidò le Alfa Romeo 158/59 quattro volte nelle stagioni 1950 e 1951. De Graffenried aveva ottenuto l'Agenzia Alfa Romeo a Losanna che avrebbe presto affiancato con una della Rolls Royce e della Ferrari; di certo ottenne la guida delle Alfa Romeo per questo, ma non era un qualsiasi pilota privato tipico di quell'epoca. Aveva infatti vinto una *Grande Epreuve*, il Gran Premio d'Inghilterra del 1949 ed in seguito avrebbe vinto altri due Gran Premi nel 1953 e diverse altre corse internazionali, tutte al volante di Maserati di sua proprietà, preparate per le corse da Enrico Platé. Ben conscio dei propri limiti, ammise che "*Silverstone era una dellle sue piste presferite, in parte perché era la scena della sua più importante vittoria, ma anche perché non amava correre su circuiti bordati da alberi o altri oggetti solidi*"[17]. De Graffenried si ritirò dalle corse nel 1956 dopo una carriera ventennale, ma non abbandonò mai realmente lo sport, frequentando attivamente i paddock della Fomula 1, anche come ambasciatore del potente sponsor Philip Morris, basato a Losanna come lui, e come attivo membro dell'associazione degli Old Grand Prix Drivers.

17. (DGF)

Felice Bonetto

(09/06/1903-21/11/1953)

Nacque a Manerbio (Brescia), figlio di un dipendente delle ferrovie. Cominciò con le motociclette all'età di 17 anni e sporadicamente con diverse Alfa Romeo Monza all'inizio degli anni trenta. Dopo aver partecipato ai soli Gran Premi di Tripoli nel 1934 e 1935, dovette sparire; fu infatti costretto ad emigrare in Belgio per ragioni sia economiche che politiche. Rientrò nel 1943, non senza problemi con l'occupazione tedesca. Ritornò alle corse nel 1946 al volante di una Fiat 1100 Volpini e acquistò una Cisitalia D46 monoposto nel 1947 mettendosi in luce e perseguendo con grande volontà la carriera di pilota professionista. Da pilota ufficiale della Cisitalia, divenne Campione italiano di Formula 2 nel 1948 e fu ingaggiato da Enzo Ferrari dopo un secondo posto alle Mille Miglia del 1949. Bonetto era un collaudatore di gran classe e gli fu assegnato il compito di sviluppare la 166 di Formula 2. Gioachino Colombo asserì che il grande successo di questa macchina plurivittoriosa fu dovuto all'impegno di Bonetto nei collaudi. Stranamente, il pilota dalla guida impetuosa e disordinata era un collaudatore metodico. Fu premiato con la guida di una 125 monostadio al Gran Premio d'Italia del 1949 di cui tuttavia fece scoppiare il motore causando una rottura traumatica con Enzo Ferrari. Nell'autunno del 1950 Bonetto fu assunto dall'Alfa Romeo per guidare una 6C 2500 nella prima Carrera Panamericana in squadra con Taruffi, col quale aveva perso un ballottaggio per la guida della quinta 158 al Gran Premio d'Italia di quelll'anno. Assunto in pianta stabile l'anno successivo grazie al ritorno di Colombo in Alfa Romeo, quando Fagioli lasciò la squadra Bonetto divenne il pilota della terza Alfa Romeo, sopravanzando Sanesi e de Graffenried. Il suo compito era di portare avanti nella massima sicurezza la macchina, pronto a consegnarla a Farina o Fangio. L'orgoglioso, indipendente, pittoresco e cordiale Bonetto non ebbe mai vita facile. Negli anni 1947-1953 prese parte a 110 gare, divenendo popolare col pubblico, ma molto meno tra i suoi colleghi. Il suo stile di guida infatti gli faceva usare troppo l'ampiezza della pista ed era un pilota molto difficile da sorpassare. Nel 1952/53 continuò con la Maserati nei Gran Premi, con lo stesso compito svolto all'Alfa Romeo, e con la Lancia nelle corse sport. Alla guida di una Lancia D24 Bonetto perse la vita durante la Carrera Panamericana del 1953, durante un duello per la vittoria con Taruffi.

Paul Pietsch

(20/06/1911-31/05/2012)

Pietsch fu scelto dall'Alfa Romeo per correre il GP di Germania al Nürburgring il 29/7/1951, ormai quarantenne, ma nella media delle età dei piloti Alfa Romeo del periodo. Sempre veloce sulla pista di casa, aveva vinto una selezione contro Louis Chiron e lo specialista di corse in salita svizzero Willy Daetwyler; fu settimo sulla griglia di partenza. Tuttavia un celebre e spettacolare incidente lo eliminò dalla corsa molto presto e lo convinse a lasciare definitivamente le corse. Pietsch aveva guidato Bugatti e Alfa Romeo private prima di diventare *junior driver* all'Auto Union nel 1935. Dopo aver saltato la stagione 1936 per ragioni personali, riprese nel 1937/1938 con Maserati *voiturettes* e qualche partecipazione ai Gran Premi con la velocissima Maserati 8CTF, con cui impegnò severamente le vetture tedesche al GP di Germania del 1938. Riprese nel 1950 con una Veritas e la Scuderia Milan in qualche Gran Premio. Aveva nell'immediato dopoguerra aperto una casa editrice che pubblicava fra l'altro la rivista Das Auto, oggi Auto, Motor und Sport. Morì a 101 anni di età.

Le Monografie AISA

122 **Alfetta**
la "vetturetta" che corse con i grandi
Patrick Italiano, Alessandro Silva, Fabio Morlacchi, Lorenzo Ardizio
Conferenza Aisa, Museo Storico Alfa Romeo, Arese (MI), 10 novembre 2018

121 **Jim Clark**
Grham Gauld, Gianni Cancellieri
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 16 febbraio 2019

120 **Riflessioni tecniche sulla Formula 1 dagli anni Ottanta a oggi**
Enrique Scalabroni
Conferenza Aisa, Rocca di Vignola (MO), 24 marzo 2018

119 **Riccardo Moncalvo.**
Il fotografo dell'eleganza
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 17 febbraio 2018

118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sannia, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017

117 **Giovanni Savonuzzi**
Il designer dei due mondi
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017

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 Teullié 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 Gobbato
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

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

Piloti dell'altro mondo
Come si correva tanto tempo fa
Nuova edizione delle Monografie Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10)
a cura di Aldo Zana

Come non ci fosse un domani
Stile di corsa e di vita anni Cinquanta
Nuova edizione delle Monografie Maserati e OSCA (38), le corse negli anni '50 (53), Ascari (65)
a cura di Aldo Zana

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

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.
AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.
AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.
AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.

The form to join **AISA** is in the Association's Website: **www.aisastoryauto. it**

© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (giugno 2019)

AISA si dichiara disponibile a regolare eventuali spettanze per quelle immagini di cui non sia stato dato reperire la fonte.
Si ringraziano per la collaborazione: Centro di Documentazione Alfa Romeo - Arese, Donatella Biffignandi, Aldo Zana.
Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

SOCIETÀ EDITRICE
IL CAMMELLO
www.ilcammello.it

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