

Tutte le “Alfa” di Mussolini

Un argomento che continua ad appassionare

Luigi R. Fittipaldi

Nel numero 59 del 1999 di “Incontri” è stato pubblicato un articolo dal titolo “A proposito delle automobili del Duce”. Si trattava di una intervista esclusiva che rilasciai a questo periodico, corredata da una scheda risalente ai primi anni '70 con i profili delle vetture di Mussolini. Cioè a dieci anni circa dall'inizio di quella ricerca e poi continuata regolarmente fino alla chiusura, avvenuta a Dicembre 2001, del mio “Fondo per la storia dell'automobile italiana”. In tale occasione ho aggiornato quella scheda e, con piacere, la offro oggi ai lettori di “Incontri” come a suo tempo promesso al direttore. E questo anche in considerazione del grande successo riscosso da quell'articolo a giudicare dalle numerose telefonate ricevute di assenso, dissenso e persino di segnalazione del ritrovamento all'estero di alcune di quelle vetture grazie ai numeri di telaio da me indicati nella scheda pubblicata. Non posso che complimentarmi vivamente per tanto fervore di ricerca da parte di entusiasti cultori di storia dell'automobile italiana. Francesco Carli ebbe più volte occasione negli anni venti di poter valutare l'abilità di Mussolini come automobilista, seguendolo nelle sue “randomnées” attraverso varie regioni d'Italia (Mussolinia 1928 pag. 21). Egli scrive: “Quello che mi rimane più impresso è il ricordo del giro ch'Egli compì alcuni anni or sono nel Veneto. A Mestre, il Primo Ministro salì al volante di una poderosa vettura da corsa. E, su questa, in poche ore, percorse centinaia e centinaia di chilometri, rallentando solo nei centri dove erano adunati fascisti, combattenti, mutilati, popolazione in sua attesa. Dire che cosa fu quella corsa è veramente impossibile. Io guidavo un'altra vettura anche potentissima e capace di affrontare le curve più acute in velocità. Altri ottimi guidatori pilotavano altre vetture con i personaggi del seguito. Ma la macchina di Mussolini, qualunque sforzo compissimo, non si riusciva a riprenderla che quand'egli si era già da un pezzo fermato. Andava come un bolide. Delicato nei “demarrages”, tempista perfetto nei cambi, Egli sente il motore, lo aiuta, lo forza e al momento opportuno, lo lancia, lo risparmia, gli fa rendere il rendibile razionalmente, intelligentemente, genialmente. Con l'occhio costantemente vigile studia la strada, vede il pericolo, lo evita e lo svia a seconda delle circostanze, mantenendo sempre

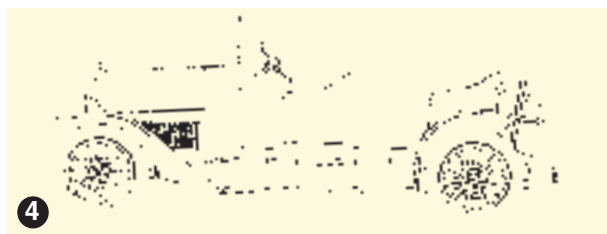


costante il perfetto controllo della mente sui movimenti in modo da non trovarsi mai superato nelle possibilità dagli eventi. La perfetta padronanza ch'Egli ha sul volante, gli permette di affrontare i più difficili passaggi e le più audaci velocità; di gettarsi per le discese scardinando sui “tournequets” con un “dérapage” delle ruote posteriori calcolato al centimetro; di tagliare le curve in velocità con una doppia angolazione che porta i mozzi delle ruote a sfiorare la linea di corda. Il segretario particolare di Mussolini, unico compagno di vettura del Duce in queste corse, dovette più di una volta sentirsi i capelli drizzare sul capo... Una sera, Mussolini, in seguito a un colloquio telefonico col fratello Arnaldo, residente a Milano, decise di recarsi l'indomani in quella città per cercare un appartamento ove

*Ottobre? 1926 -
Mussolini rientra
a Villa Torlonia da
Milano, ne attraversa
il parco ed arresta
la sua RLSS davanti
all'autorimessa
(scuderia 2:
automobili;
scuderia 1: cavalli)*

sistemare Donna Rachele e i bambini. La mattina seguente, all'alba, Mussolini salì in vettura e, guidando egli stesso, se ne andò da Roma a Milano in una sola tappa, impiegando poco più di dieci ore. Appena arrivato, si diede senz'altro alla ricerca dell'appartamento e finalmente ne ebbe indicato uno che sembrava fare al caso suo. Vi si recò subito. Suonò il campanello. Una ragazza aprì la porta, ma nel vedere quell'uomo, tutto avvolto in un lungo pastrano, con due grandi occhi imperiosi, n'ebbe paura e corse dal padrone. Un minuto dopo il proprietario appariva, e chiedeva: "Chi siete?". "Mussolini!", rispose una voce profonda. L'uomo cadde in ginocchio, implorando perdono per la scortesia della ragazza. Mussolini visitò l'appartamento; gli piacque; ne pagò l'affitto, bevve una tazza di caffè col padrone di casa; si recò a casa ad informare la moglie di quanto aveva fatto; risalì in macchina e riprese la via di Roma!" Lascio al lettore ogni commento. Mi chiedo e chiedo a chi come me ha guidato una RL, anche se una sola volta e per pochi metri, di quale diabolica energia fosse stato dotato Mussolini per resistere 20 ore su 24 al volante di una Alfa Romeo come quella e sulle strade di allora, pur con una pausa di quattro ore a Milano.

Ho sempre curato le mie ricerche con attenzione concludendole "non ex vulgi opinione sed cum sano iudicio". Così anche quelle sulle automobili del Duce, consapevole che l'errore è pur sempre in agguato. Documentazioni certe, notizie raccolte nelle più disparate sedi delle quali poche non verificate perchè non più verificabili, o non ancora da me verificate alla fine del 2001, mi hanno consentito di avere una panoramica sulle Alfa Romeo a Villa Torlonia sufficientemente chiara (foto n. 8). Le automobili personali di Mussolini, come è noto, furono soltanto di questa marca ad eccezione della Bianchi tipo 15 (fig. 4) donatagli dalla "Opera Scalda Rancio" (Incontri n. 59,



pag. 25).

Di questa e dell'Alfa Romeo ES non sono riuscito a tutt'oggi a rintracciare i numeri di telaio; per le altre sono noti. Mi riprometto comunque, qualora riuscissi mai a trovarli, di darne comunicazione attraverso questo periodico, ritenendo di fare cosa gradita a quei lettori innanzi ricordati che amano la "ricerca" per onorare la storia dell'automobile italiana. E per me sarebbe un vero piacere poter completare il mosaico delle Alfa Romeo del Duce con ulteriori studi e ricerche anche per quelle vetture, eventualmente con riscontri diretti sui "reperti" esistenti. Come d'altro canto ho sempre fatto, quando ne ho avuto le possibilità, per tutte le automobili d'epoca di cui mi sono interessato; mai comunque, senza essere stato illumi-

nato da "cognizioni di causa". "Un'Alfa Romeo 1750 Zagato si ritrova all'origine della passione tra Mussolini e Claretta Petacci. Nell'aprile o nel settembre 1932 gli storici non si sono messi d'accordo sulla data esatta ..." (G. Fagioli - G. Gerosa; Zagato, pag. 29 - L'E. dell'Automobile 1969). Secondo R. Gervaso "Claretta e Benito si incontrano per la prima volta il 24 Aprile 1932" (Claretta; pag. 9 - Rizzoli 1982). Miriam Petacci in una intervista rilasciata ad E. Biagi ha dichiarato che l'incontro avvenne nell'estate del 1932 (Historia, pag. 22, 298-1982). Ho riscontrato, anche in altre sedi, l'esattezza dell'anno, non così del mese e del giorno. Mi sono soffermato sulla vettura che il Duce pilotava quel giorno dell'incontro. Non era, a mio avviso, una 1750 spider Zagato ma lo spider Touring telaio 101014803 (foto 5). Infatti dalle documentazioni consultate risulta che la 1750 spider Zagato sia stata acquistata dal Duce nel 1930, pare con una somma simbolica. L'anno seguente in luglio o agosto, trasferì personalmente questa vettura a Predappio, come confermato da R. Slater - L. Fusi (La 6 C 1750 Alfa Romeo pag. 240 - L'E. dell'Automobile, 1968). La ra-

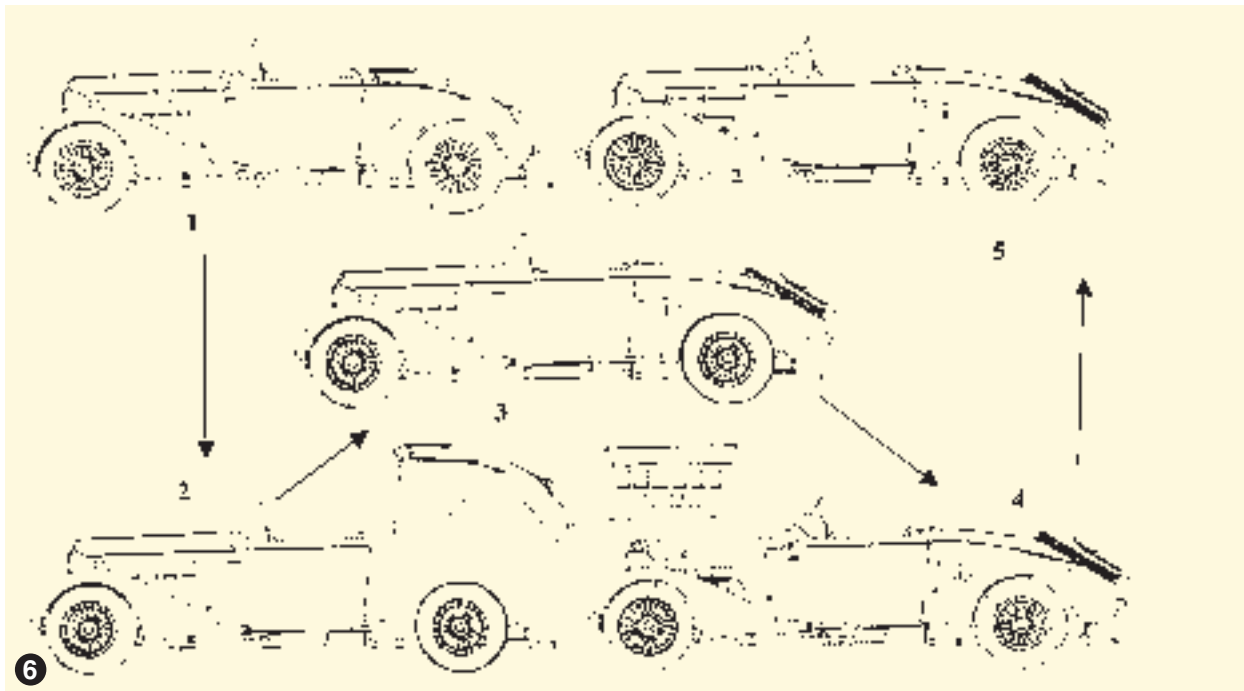


gione di questo trasferimento va attribuita al fatto che mancava dei posti supplementari dietro. Nello stesso 1931 Mussolini aveva ordinato alla Touring uno spider due posti più due con la stessa meccanica della 1750 Zagato ma su telaio lungo. Questa vettura gli venne consegnata da Guidotti nell'agosto del 1931. Forse questa Alfa Romeo, e la 2300 spider del 1935, furono le più amate da Mussolini, considerate le numerose foto dell'epoca esistenti che lo ritraggono al volante di tali automobili. Suggestiva la storia della 2300 spider telaio 700635 del 1935 raccontatami da G. Guidotti e confermatami nel 1973 da S. Colli, all'epoca capo lattoniere alla Touring. Il Duce aveva chiesto all'Alfa Romeo un telaio 2300 GT settima serie dotato di un motore spinto del tipo utilizzato alla 24

ore di Pescara nel 1934, per farlo carrozzare spider dalla Touring. Fu costruito un esemplare sul telaio 700625 a due posti e venne montato il motore 700635 – ultimo prodotto di quella serie espressamente preparato; venne consegnato al Duce nell’agosto del 1935. Guidotti, che aveva condotto a Roma quella vettura, come di consueto, mi disse che Mussolini apprezzò molto la carrozzeria ma obiettò subito che mancavano i due posti dietro. Volle trattenere comunque l’automobile e chiese a Guidotti di ritornare la settimana successiva a riprenderla informando nel frattempo la Touring che la coda andava modificata aggiungendo i soliti due posti. Nel corso di circa dieci giorni l’opera fu eseguita ma con non poche difficoltà, anche per l’urgenza che sempre imponeva il Duce. La costruzione della nuova coda comportò un nuovo progetto delle strutture e conseguentemente varie modifiche: alloggiamento all’esterno delle ruote di scorta, nuovo serbatoio carburante, nuovi parafranghi posteriori avvolgenti la coda, sedile posteriore con spalliera sullo sportello ribaltabile, sostituzione completa della selleria in pelle naturale (“l’avete lavata?” – così Mussolini a Guidotti)

con altra in pelle nera ed altro. Terminata l’opera di ristrutturazione, l’insieme della carrozzeria appariva soddisfacente ma ci si accorse che, vista di profilo, la nuova coda alterava l’armonia delle proporzioni perché troppo lunga rispetto alla parte anteriore. Da Roma ne sollecitavano intanto la consegna con urgenza. Ed ecco il colpo di genio della Touring. il problema venne risolto con un “trompe l’oeil”: il cofano motore aveva le alette verticali quello che veniva montato sui coupé le aveva invece orizzontali, venne sostituito quel cofano con uno di questi ultimi e l’effetto ci fu (fig. 6). Il Duce apprezzò molto la vettura e del nuovo cofano non si accorse neppure, secondo Guidotti.

Mussolini non amò tutte le sue Alfa Romeo in particolar modo le due 6 C 1500 con carrozzeria Weymann subito sostituite. La prima, spider-cabriolet “Royal Touring” acquistata nel 1927 sostituita con la spider metallica 1500 (fig. 7) donatagli dalle maestranze Alfa Romeo e Touring e la berlina 6 C 1500 acquistata nel 1929 con una identica, metallica. Il Duce comunque era un entusiasta dell’Alfa Romeo e delle automobili che costruiva. In



occasione della visita di Hitler in Italia nel 1938, così volle presentarla: “L’Alfa Romeo è fra i grandi nomi che onorano l’industria italiana... L’Italia molto ha avuto e molto ancora più avrà da questa sua grande firma” (Adolfo Hitler nell’Italia di Mussolini, pag. 167, 1938). Il mio pensiero corre alla gloriosa Alfa Romeo di un tempo ed oggi in profonda crisi, offesa nella sua tradizione storica ed ingiustamente umiliata ancor più di recente. Mi sembra doveroso qui ricordare che Enzo Ferrari si avvale per la celeberrima sua Scuderia... proprio di automobili Alfa Romeo. Salvare questa grande marca italiana significa anche onorare la memoria di Enzo Ferrari nel pensiero e nell’opera. Farà il miracolo l’ingegner Luca Cordero di Montezemolo?



1 - A.R. ES 20 50 SPOR 1 - 1921 spider 3 posti - c. Touring



8 - A.R. 1750 - 1930 berlina 4 posti - c. Touring



2 - A.R. RL55 - 1925 spider 2 posti - c. Zagato



9 - A.R. 1750 - 1930 spider 2 posti - c. Zagato



3 - A.R. RL55 - 1927 spider 2 posti - c. Zagato



10 - A.R. 1750 - 1921 berlina 4 posti - c. Touring



4 - A.R. 1500 - 1921 Cabriolet Weymann 5 posti - c. Touring



11 - A.R. 1750 - 1932 spider 4 posti - c. Touring



5 - A.R. 1500 - 1927 spider 2 posti - c. Touring



12 - A.R. 2000 - 1928 berlina 4 posti - c. Touring



6 - A.R. 1500 - 1927 berlina Weymann 4 posti - c. Touring



13 - A.R. 2000 - 1935 spider 4 posti - c. Touring



7 - A.R. 1500 - 1927 berlina 4 posti - c. Touring



14 - A.R. 2000 B.M.S. - 1931 berlina 3 posti - c. Touring

© FONDO L.R. FITTIPALDI per la storia dell'automobile italiana

Tutte le Alfa Romeo di Mussolini