

Alfa Romeo **corse 1913-1981**

L'Alfa Romeo trae le sue origini dall'avventura industriale in Italia dell'imprenditore francese Alexandre Darracq.

Alla fine del secolo diciannovesimo monsieur Darracq aveva fondato a Parigi una fabbrica di automobili che presto dovevano diventare famose in tutto il mondo per la facilità e la regolarità con cui vincevano gare molto importanti, come la Coppa Vanderbilt.

Gli italiani, che portavano nel sangue la passione dello sport, all'inizio del secolo erano diventati eccellenti clienti di monsieur Darracq, tanto che costui si convinse dell'opportunità di creare in Italia una filiale per il montaggio e la commercializzazione delle sue vetture. Nacque così la Società Italiana Automobili Darracq. La sede della nuova società venne costruita alla periferia nord di Milano, in una zona conosciuta con il nome di "Portello", nel 1907.

Era un piccolo stabilimento di assemblaggio. La produzione vera si faceva in Francia. Ma le vetture che monsieur Darracq spediva in Italia per essere assemblate e vendute non sembravano della stessa razza dei bolidi che vincevano la Coppa Vanderbilt. Erano lente e ansimavano. Gli sportivi italiani le respinsero. Dopo due anni monsieur Darracq abbandonò la sua avventura italiana e ritornò a Parigi. Ma qualcuno a Milano raccolse la sfida francese e decise di costruire automobili capaci di soddisfare le esigenze degli sportivi. Nella stessa sede costruita per la Darracq, nel 1910 fu fondata l'A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), che sarebbe passata alla storia sotto il nome di "La fabbrica del Portello".

Un marchio squisitamente lombardo spiccava sul radiatore delle nuove vetture: la Croce Rossa del comune di Milano accanto al prestigioso Biscione dei Longobardi e dei Visconti. Cinque anni più tardi, nel 1915, un industriale napoletano approdava al Portello e legava il suo nome alla primitiva sigla Alfa. Da questo connubio nacque il nome di un'automobile famosa: Alfa Romeo, il nome della vettura sportiva per eccellenza.

L'apparizione dell'automobile alla fine del secolo scorso rappresentò per l'uomo la reale conquista della velocità, il preludio della realizzazione dell'eterno sogno di Icaro, prima dell'invenzione dell'aeroplano. La coscienza umana si colmò di illimitata fiducia nel progresso. Le possibilità della scienza e della meccanica non avrebbero avuto limiti.

Di fronte ad esse scomparivano quasi i vecchi ingombri dello spazio e del tempo. L'uomo diventava padrone delle distanze. Si verificava un passaggio di cultura. L'uomo passava dai lenti muscoli del cavallo alla elastica potenza dell'acciaio e da essa si lasciava inebriare. Era naturale che i concetti della meccanica automobilistica rimanessero legati al linguaggio ippico. La potenza dei motori si misura ancora oggi in cavalli di potenza, H.P. Freno e cruscotto sono parole che vengono dalla terminologia equestre.

Era naturale che dalla passione per le corse di cavalli si passasse alla passione per le corse di automobili e che dall'ippodromo si passasse all'autodromo. L'agonismo è insito nella natura dell'uomo e buona parte delle invenzioni significative dell'ingegno umano sono state provocate dalla competizione. Con l'invenzione dell'automobile una buona parte della passione sportiva uscì dagli stretti recinti e si riversò sulle strade. Nacquero presto i grandi circuiti automobilistici, ma anche famose gare su strada, come la Targa Florio, la 24 Ore di Le Mans, la Mille Miglia. Folle immense di persone che non avrebbero gustato mai il piacere di salire su un'automobile, fremevano di entusiasmo ai bordi di quelle strade per vedere sfrecciare quei bolidi di acciaio guidati da piloti

che, dopo la vittoria, venivano incoronati d'alloro, acclamati come eroi e amati. I piloti erano uomini che amavano la gloria e non temevano il rischio. Spesso perdevano la vita. Si deve al loro coraggio se gli automobilisti di oggi possono guidare l'automobile per le strade di tutto il mondo a velocità che allora solo i campioni raggiungevano in gara. Le folle li adoravano ed erano felici di affrontare il freddo, il sole o la pioggia per acclamarli. Le competizioni divennero subito il miglior banco di prova delle vetture costruite in fabbrica. Al seguito dei piloti andavano sempre i tecnici per poter comprovare sul posto di gara il valore della loro tecnica, correggere difetti e introdurre modifiche; e grazie a questo continuo dialogo tra il pilota e il tecnico, tra il campo di lavoro e la catena di montaggio, l'automobile diventava ogni giorno più affidabile, più sicura, più confortevole più strumento di lavoro per tutti che mezzo di confronto agonistico per pochi.

L'Alfa Romeo nacque alla fine del 1910 e già nella primavera del 1911 scendeva in gara con la sua prima vettura per disputare la durissima e tormentata Targa Florio, con le sue mille curve, la sua polvere o il suo fango se il cielo mandava la pioggia. L'Alfa che gareggiò sul circuito delle Madonie nel 1911, era una normale vettura da turismo. Non vinse, naturalmente. Il suo pilota, Nino Franchini, quell'eccellente meccanico, collaudatore e inventore di ingegnosi brevetti aeronautici, fu costretto al ritiro proprio da un impietoso spruzzo di fango, ma gli intenditori di automobili presenti alla famosa gara siciliana poterono apprezzare il buon sangue della vettura milanese. Due anni dopo con un'altra Alfa sportiva, la *40/60 H.P.*, Nino Franchini arrivò secondo assoluto al traguardo della gara Parma-Poggio di Bercello del 1913. La prima vittoria assoluta di un'Alfa Romeo fu ottenuta dalla *40/60 H.P.*, pilotata da Giuseppe Campari al circuito del Mugello nel 1920. L'impresa fu ripetuta sempre nel 1921, sempre da Giuseppe Campari a bordo della *40/60 H.P.* Nel 1923 le vittorie sportive delle Alfa Romeo sono più numerose e più significative. Le *R.L. Targa Florio* vincono il Circuito del Mugello con Giulio Masetti, il Circuito di Cremona con Antonio Ascari, la Coppa della Consuma con Masetti e la Coppa delle Alpi con Enzo Ferrari e, soprattutto, i primi due posti assoluti alla Targa Florio con Ugo Sivocci e Giuseppe Campari. Era la terza volta che una vettura otteneva una vittoria così completa alla Targa Florio dopo i successi ottenuti dall'Italia nella prima Targa e dalla Fiat nella seconda. Da quella Targa del 1923 le vetture sportive Alfa Romeo portano sul cofano il verde quadrifoglio su triangolo bianco. Fu una trovata di Sivocci. Aveva promesso a se stesso di vincere la gara e fece dipingere il quadrifoglio, come portafortuna, sulla sua vettura. Dopo la vittoria, la casa lo adottò come simbolo permanente delle sue vetture da competizione. Il 1923 rappresenta per l'Alfa Romeo l'inizio di un'attività sportiva sistematica e meticolosa. Negli anni precedenti era riuscita a creare intorno a sé un gruppo di piloti e di meccanici esperti ed entusiasti. Con le vittorie delle *R.L.* si era imposta all'attenzione degli automobilisti di tutto il mondo come una marca combattiva, benché non ci fosse ancora nessun sintomo che facesse prevedere la sua indiscutibile supremazia negli anni che seguirono. Le *R.L.* erano vetture eccellenti, ma semplicemente "sportive". L'Alfa non aveva una vettura veramente "da corsa" con la quale presentarsi ai Gran Premi internazionali. La *R.L. Targa Florio* era una splendida sportiva, ma Nicola Romeo aveva bisogno di una vettura che vincessero i Gran Premi. Il direttore tecnico dell'Alfa, Giuseppe Merosi, si cimentò nell'impresa. Costruì la tipo *P.1*, una due litri sei cilindri a doppio asse a camme in testa con camere di scoppio emisferiche, alimentazione ad aspirazione libera, doppia accensione e carrozzeria in alluminio. La nuova automobile non dimostrò una sufficiente tenuta di strada e non ebbe un avvio fortunato. Il grande Sivocci morì alla sua guida mentre superava il curvone dell'Autodromo di Monza alla vigilia del Gran Premio d'Italia nel 1923. Nessuno seppe mai quali risultati avrebbe potuto dare poiché, dopo quella disgrazia, la *P.1* non partecipò ad altre gare. Giuseppe Merosi aveva toccato il tetto delle sue possibilità tecniche con la *R.L.* e non poteva fare di più.

Nicola Romeo, che era un uomo ambizioso e perentorio nelle sue ambizioni, chiamò a dirigere gli uffici tecnici un giovane progettista, il torinese Vittorio Jano e gli affidò la costruzione di una vettura da corsa. Nacque in seguito e in brevissimo tempo la famosa *P.2*, una biposto da Gran Premio con motore a 8c di 1987 c.c., sovralimentata, che debuttò il 9 giugno 1924 alla 200 Miglia del Circuito di Cremona. Vinse la gara. Era la vettura sognata da Nicola Romeo. Vittorio Jano è uno

degli uomini che più hanno contribuito allo sviluppo non solo dell'Alfa Romeo, ma dell'automobile in genere. Il suo nome non è legato all'invenzione di un particolare organo meccanico come quello di De Dion a un ponte posteriore, ma ad un modo nuovo di concepire e di costruire l'automobile. Non solo seppe costruire un'automobile come la *P.2* che, da sola avrebbe dato celebrità a una fabbrica, ma ebbe un'intuizione che non aveva avuto nessun costruttore di automobili prima di lui: quella di applicare alle normali vetture di serie gli accorgimenti tecnici che fino a quel momento erano rimasti prerogativa esclusiva delle vetture da corsa e, così facendo consacrò il legame tra circuito sportivo e officina di montaggio come criteri selettivo d'innovazioni e miglioramenti nella costruzione dell'automobile. Da questa coraggiosa intuizione nacque la vettura sportiva: un prodotto tipicamente Alfa Romeo, un incrocio tra la vettura da corsa e la Gran Turismo, che diede rinomanza duratura alla Casa del Portello. La *P.2* è la prima vettura Alfa Romeo che s'impone automobilismo mondiale nelle gare più prestigiose, come il Gran Premio di Francia, il Gran Premio d'Italia e il Gran Premio del Belgio. Il più vecchio Gran Premio della storia è quello francese, nato nel 1906, l'anno glorioso della prima Targa Florio siciliana. Poi nel 1921 venne il Gran Premio d'Italia, al quale seguirono il Gran Premio del Belgio, quello tedesco, spagnolo inglese e svizzero. L'ambiente automobilistico di quegli anni era molto diverso da quello attuale. Un Gran premio rappresentava un avvenimento mondano di prima classe dove si davano appuntamento i personaggi più in vista del momento. Le gare erano un'occasione per mettere a confronto lo sviluppo motoristico dei vari paesi. Più che tra piloti e macchine, si trattava di una sfida tra nazioni. L'automobilismo era dominato da una grande passione sportiva, anche se le vittorie avevano una notevole importanza pubblicitaria. Dopo la vittoria delle *P.2 a* Lione nel 1924, per esempio, l'Alfa Romeo smaltì rapidamente grosse quantità di vetture *R.L.* che giacevano invendute nei magazzini del Portello. Da una vittoria o da una sconfitta dipendeva spesso l'avvenire di una fabbrica. Le grandi competizioni erano riservate alle "Case", ai costruttori. Solo essi potevano iscrivere le proprie macchine ad un Gran Premio e parteciparvi. I piloti erano quasi sempre meccanici o collaudatori delle stesse "Case". Non era nemmeno concepibile che si diventasse piloti senza avere fatto prima il meccanico da corsa. Era una prassi eccellente, poiché il pilota conosceva la propria vettura ingranaggio per ingranaggio e bullone per bullone come se fosse una sua creatura. L'aveva vista nascere, l'aveva montata pezzo per pezzo, provata, fatta crescere proprio come si fa crescere un figlio. Alla vigilia del Gran Premio di Lione del 1924, per esempio Nazzaro aveva scoperto alcuni difetti nella sua Fiat. La riparò insieme al suo meccanico e poi si coricò accanto alla sua vettura, come a vegliare la propria sposa bisognosa di cure. La squadra da corsa era una vera squadra, un organismo compatto che pensava a tutto e cercava di non improvvisare niente. Il Conte Carrobbio, che curava la parte logistica della squadra Alfa Romeo nel 1924, mobilitava cuochi e camerieri affinché nei giorni di gara i piloti e i meccanici si sentissero come a casa loro. Da ciò nasceva un'intesa perfetta e un affiatamento più proprio di una famiglia che di un gruppo di collaboratori. In quegli anni essere sportivo significava essere un gentiluomo. Bastava fare appello al senso sportivo perché molte difficoltà, anche tra squadre diverse, si appianassero da sole. Come già abbiamo accennato la *P.2* debuttò il 9 giugno 1924 al Circuito di Cremona. Per Vittorio Jano il Circuito di Cremona non aveva importanza in se stesso, ma ne aveva come pista di collaudo in vista del Gran Premio d'Europa che si doveva correre a Lione il 2 agosto. Con i suoi rettifili si prestava benissimo a saggiare la potenza e la velocità della nuova vettura. La pilotava Ascari che vinse la gara raggiungendo sui rettifili la velocità di quasi 200 Km/h. Forse solo Jano e i suoi stretti collaboratori sapevano, quel 9 giugno, di assistere al debutto di una delle vetture da corsa più perfette di tutta la storia dell'automobilismo sportivo. La *P.2* costituiva per Alfa Romeo l'inizio di un nuovo orientamento tecnico. Per la prima volta la casa milanese affrontava la costruzione di motori 8 cilindri con compressore che avrebbe avuto un seguito glorioso con i modelli tipo *Monza* e *Le Mans*, con la *Tipo B* e la *158*, e anche recentemente con i modelli "33". A Cremona corse una *P.2* con carrozzeria in alluminio grezzo. Non si sa bene se nelle officine del Portello non fecero in tempo a verniciarla di rosso o se Jano aveva deciso di non verniciarla per presentarla al pubblico con una parvenza di travestimento. Gli spettatori la battezzarono "Freccia d'argento". Finalmente con la *P.2* l'Alfa Romeo disponeva di una vettura capace di battere la Fiat di Pietro Bordino, che era il più famoso pilota del momento. Dopo la prova di Cremona, il 2 agosto l'Alfa Romeo si presentò

a Lione con una squadra completa. Il giorno delle prove alle prime luci dell'alba, i motori erano già stati riscaldati e le candele cambiate. I piloti erano Ascari, Campari, Wagner e Ferrari. Il circuito di Lione era uno tra i più veloci. Ascari, partito per primo, sembrava che dovesse decollare sulla cima delle celebri "montagne russe". Diceva dopo le prove: < vedrete, abbiamo una vettura che vola. Abbiamo "birra" per tutti. Li faremo scoppiare. Io tallonerò Bordino. Agli altri non ci penso nemmeno>. Antonio Ascari non vinse ma determinò la vittoria del compagno di squadra Giuseppe Campari. La gara era preceduta dalla operazione peso. Le vetture e i piloti erano pesati separatamente. Con i suoi 100 chili e 800 grammi Campari aveva stabilito un record difficilmente superabile. I cento chili e rotti insieme alla sua cordialità strepitosa fecero di Campari un personaggio popolare tra gli sportivi francesi ancora prima di raccogliere gli allori della vittoria che lo elevava al rango dei più celebri piloti. Compagno di squadra di Ascari, Giuseppe Campari, era un milanese singolare che non riuscì mai a stabilire con chiarezza se la sua passione più viva fosse l'automobilismo o il teatro lirico. Aveva una bella voce di baritono. Cantò una volta nel teatro Donizetti di Bergamo e, naturalmente interpretò la Traviata, che era il suo pezzo forte. Ma la sua interpretazione non piacque a tutti e uno spettatore gli gridò: < Vai a correre, Campari! >. Campari s'interruppe di botto ed esclamò: < Quando corro mi dicono di andare a cantare, quando canto mi dicono di andare a correre. Che devo fare? >. Nessuno mai avrebbe potuto gridargli di andare a cantare mentre guidava una macchina da corsa. < Non soltanto era un pilota di eccezionale bravura, - dice Enzo Ferrari nella sua autobiografia - ma era anche un combattente indomabile, un uomo che pur di vincere, non badava al rischio, come neppure a tanti altri accorgimenti>. < Mi spiego, - continua Ferrari - alla prova della Mille Miglia del 1928, ero con lui in macchina al Passo della Faticosa. I nostri sedili erano fissati a un semplice traliccio a sua volta ancorato con un filo di ferro e quattro bulloni al telaio. E, appunto, dal pavimento di legno, a un certo momento cominciarono a sprigionarsi spruzzi che ci arrivavano al volto. Superando l'urlo del motore urlai a Campari: < non vorrei che si fosse rotto un manicotto, fermiamoci a guardare>. Non mi rispose. Lo osservai sbalordito. Che razza d'uomo era a trascurare un pericolo del genere? Lo osservai da capo a piedi e così mi accorsi che dalla tuta sempre troppo corta uscivano lunghe mutande di percale assicurate con una fettuccia alle calze. Era proprio di qui che fuoriusciva quel liquido che poi, rimbalzando sui vortici d'aria irrorava l'abitacolo. Sgomento mi rivolsi al mio compagno in dialetto milanese sapendo che a questo avrebbe risposto: < Peppin - urlai - se gh'è? >. E lui: < Ohè, te vurret minga che me fermi intant che sunt in allenament? Bisugna pur allenas a pissas adoss!>. Morì Campari all'autodromo di Monza nel settembre del 1933, durante un duello all'estremo limite delle possibilità umane con il grande Borzacchini. E con la morte di Giuseppe Campari, dice Ferrari, si concluse un ciclo di grandi piloti. Lione era la sua prima partecipazione ad un Gran Premio. Fino a quel Gran Premio d'Europa aveva vinto soltanto gare di secondaria importanza.

La vittoria della *P.2* a Lione provocò una specie di collasso tra i costruttori di vetture da corsa. La Fiat e la Sunbeam si ritirarono dalle competizioni di formula, la Schmid scomparve come fabbrica e la Bugatti rinunciò alle gare per quell'anno. Solo la francese Delage si mise al lavoro con l'intenzione di prendersi la rivincita nel prossimo Gran Premio dell'annata, che si doveva correre a Monza ai primi di settembre. I giornalisti francesi avevano commentato l'esito della gara di Lione a modo loro, attribuendo la vittoria dell'Alfa Romeo più ad un capriccio della fortuna che alla superiorità tecnica ed organizzativa della casa milanese. Di questo si era trattato, e non di fortuna. Come aveva previsto Ascari, Bordino aveva preso subito il comando della gara, dopo appena due giri. Ascari si era messo a tallonarlo, come se fosse la sua stessa ombra. Come previsto, al dodicesimo giro i freni della sua Fiat cedevano e Ascari passava al comando con un vantaggio su tutti gli altri concorrenti che nessuno sarebbe stato in grado di colmare. La stampa francese era sicura che a Monza la Delage si sarebbe presa la rivincita, ma i tecnici della casa francese non erano dello stesso parere. Sapevano che per vincere un Gran Premio i cavalli di un motore erano più importanti della "fortuna" e nei loro motori c'erano meno cavalli che in quelli delle *P.2*. Campari e i suoi compagni tornarono a Milano sommersi di fiori e applausi e con un trofeo inconsueto che i salumieri di Lione vollero offrire al vincitore: un enorme salame di due metri di lunghezza che diede molti grattacapi ai doganieri. Un solo desiderio animava gli uomini del portello: ripetere a

Monza l'impresa di Lione e fuggire i dubbi dei giornalisti d'oltralpe. Ma tutti gli avversari che l'Alfa Romeo aveva battuto a Lione rinunciarono al Gran Premio d'Italia del 1924. Solo la Mercedes, che non aveva corso a Lione, si presentò alle prove di Monza, ma capì subito che le sue nuove 8 cilindri non avrebbero potuto confrontarsi dignitosamente con le P.2. Chiese un rinvio della gara e l'ottenne. Il gran Premio d'Italia si tenne un mese dopo il previsto. La gara di Monza fu una marcia trionfale delle quattro P.2 di Ascari, Campari, Minoia e Wagner. Le quattro Mercedes di Werner, Neubauer, Masetti e Zborowski cedettero subito le armi. Al 5° posto, dopo le quattro P.2, si classificò la Schmid di Goux, con un distacco di oltre un'ora. Il Gran Premio d'Italia del 1924 resta alla storia per la magnifica condotta di gara di Antonio Ascari. Antonio Ascari era un giovane atleta biondo, elegante, generoso nello sport e in qualsiasi occasione della vita. Era mantovano, di Casteldario, lo stesso paese di Tazio Nuvolari. Come Nuvolari era un pilota estremamente audace che anteponeva la carica emotiva allo studio meticoloso del circuito. A Montlhery cadde vittima del suo impetuoso coraggio. Era un uomo di grande coltura e, nello stesso tempo, umile. Quando non riusciva a sviscerare un problema tecnico sapeva ricorrere alle spiegazioni del più umile dei meccanici. Ascari conosceva la pista di Monza come le proprie mani. Sulla grande curva sopraelevata spingeva la sua vettura sempre più in alto verso il bordo esterno alla massima velocità. I primi 400 Km li fece a una media di 163 Km/h! La folla gli gridava il suo entusiasmo abbracciandosi e Ascari, inebriato, continuava a mantenere un ritmo indiavolato e rischioso, finché il direttore di gara, Arturo Mercanti, inviò ai box dell'Alfa Romeo questo ordine di servizio: < Se Antonio Ascari continua a fare curva grande e corvetta in modo pericoloso per se e per gli altri, dovrei essere costretto a fermarlo. Mercanti.>. Dopo questo autorevole intervento di Mercanti, a metà gara la velocità media scese a 159 Km/h, media che solo otto anni dopo doveva essere superata dal grande Nuvolari. Le quattro P.2 tagliarono il traguardo una dopo l'altra e conquistarono i primi quattro posti assoluti. Dopo la vittoria di Monza Ascari puntava alla conquista del Gran Premio d'Europa che, nel 1925 si doveva disputare a Spa, in un circuito movimentato da dislivelli e curve a 200 all'ora, tracciato in mezzo a fitti boschi di abeti. Nel 1925 la squadra ufficiale dell'Alfa Romeo era composta da Campari, Ascari e Brilli Peri e la P.2 aveva subito leggere modifiche di linea: coda tronca alla quale veniva applicata una ruota di scorta per aumentare la stabilità. La P.2 del 1925 si confermò la vettura da corsa più veloce e più resistente al mondo. Il giorno della gara, sotto il sole estivo, una grande folla assiepava i bordi del circuito, facendo il tifo ostentatamente per la squadra francese della Delage che si era preparata con cura per poter prendersi la rivincita di Lione. La stampa belga e francese la davano come sicura vincitrice a Spa e questo aveva irritato i piloti e i tecnici Alfa Romeo. Brilli Peri che era venuto a Spa come riserva, commentava i pronostici dei giornalisti con una cascata di colorite bestemmie. Per smorzare il suo entusiasmo, e anche per motivi psicologici, Jano decise di dargli una vettura ufficiale. Salì in macchina dicendo:< Gliela faremo vedere noi noi a questi bischeri>. A pochi giri dall'inizio, la gara era già risolta in favore delle P.2. A metà gara avevano più di cinque minuti di vantaggio. Gli incitamenti continui della folla ai piloti della Delage e, soprattutto alcuni fischi partiti all'indirizzo dei piloti italiani, scossero perfino la proverbiale calma di Vittorio Jano. Fu a questo punto che il direttore tecnico dell'Alfa decise di prendersi un'inconsueta rivincita: al rifornimento di metà gara fece arrestare le tre P.2 davanti ai box e, fatta apparecchiare una tavola, invitò i piloti a sedersi per un breve spuntino mentre i meccanici lavavano e lustravano pacatamente le rosse P.2. Il pubblico, che capì subito la lezione, reagì con urla e fischi, ma non poté prendersi altra soddisfazione che quella di urlare e fischiare. Nicola Romeo, dal suo ufficio di Milano mandava alle autorità sportive del Belgio un telegramma di protesta per il comportamento poco elegante degli sportivi belgi. Le P.2 di Ascari e Campari conquistarono i primi due posti assoluti. La vittoria di Ascari a Spa suscitò la rivalità di Campari e incrinò la perfetta armonia della squadra del Portello. Campari riteneva che, dopo due vittorie consecutive di Ascari, spettasse a lui la preferenza del Gran Premio di Francia che doveva disputarsi a Montlhery alla fine del mese di luglio. Nel duello tra la casa italiana e la francese Delage s'inserì un duello segreto tra i due grandi piloti del portello. L'Alfa Romeo si presentò a Montlhery senza aver designato il suo capitano di squadra. Antonio Ascari, che era partito deciso a mantenere la testa, distanziò subito tutti. A metà gara corsa, quando si fermò per il rifornimento, aveva cinque minuti di vantaggio sugli avversari della Delage. < Spero non ci saranno

più discussioni >, disse Ascari. < Vada tranquillo, nessuno può minacciarlo più >, gli risposero al box. C'era, invece, una minaccia che nessuno aveva potuto prevedere: una staccionata di legno ai bordi di una curva. Dopo la sua partenza ai box, gli altoparlanti annunciavano che una vettura italiana era uscita di strada e che il pilota era ferito. Nessuno sapeva di quale delle due Alfa Romeo si trattasse, se quella di Ascari o quella di Campari. Ancora non si era spenta la voce degli altoparlanti quando la vettura di Campari passò sfrecciando davanti alle tribune. Era quella di Ascari. L'altoparlante tornò ad annunciare:< Nous avons douleur ad annoncer...>. Antonio Ascari era morto. Le migliaia di spettatori seduti nelle tribune si alzarono di scatto, muti. Subito dopo gli altoparlanti annunciavano che L'Alfa Romeo ritirava la sua squadra in segno di lutto. Antonio Ascari non vinse ma ritornò in patria come un eroe. Da Parigi a Milano il treno che portava il suo corpo passò tra i fiori e le lacrime di migliaia di sportivi che ad ogni stazione si recavano per offrire l'ultimo omaggio al grande pilota scomparso. Lungo il percorso dovettero agganciare un secondo vagone per trasportare le innumerevoli corone di fiori. Al confine italiano di Bardonecchia erano scesi migliaia di valligiani di ogni età carichi di stelle alpine. A Milano una folla immensa accolse uno tra i più generosi difensori dei colori italiani sui campi di gara.

Dopo le grandi vittorie del 1925 con le quali la P.2 si aggiudicò il primo Campionato del Mondo, il marchio Alfa Romeo venne incastonato in una corona d'alloro, ma la fabbrica milanese, balzata alle prime pagine delle cronache sportive e consacrata in due anni come protagonista imbattibile sui circuiti, non si addormentò sugli allori. Mentre altre case automobilistiche continuarono a produrre vetture da turismo che nulla o ben poco avevano in comune con le vetture da corsa, la Casa del Portello lanciò alcuni modelli di vetture di serie che ereditavano buona parte delle caratteristiche della P.2. Nacque al Portello, ad opera di Vittorio Jano, il concetto moderno di vettura sportiva. L'Alfa Romeo 6 cilindri 1500 e 1750 erano automobili di una perfezione tecnica quasi assoluta, realizzazioni meccaniche paragonabili alle grandi opere d'arte. Vittorio Jano disegnava l'automobile con la stessa passione con cui un grande artista scolpisce a mano il marmo. Quelle sei cilindri del Portello che passeggiavano vivacemente in città e vincevano gare come la Targa Florio, la Mille Miglia e la 24 Ore di Spa con la prontezza di riflessi della vettura da Gran Prix, erano, appunto, le capostipiti delle famose sportive Alfa Romeo, un incrocio tra le normali turismo e le vetture da corsa. Con esse il nome Alfa Romeo si convertì in simbolo di eleganza, di perfezione tecnica, di velocità e di sicurezza. Vinsero la seconda, la terza, la quarta Mille Miglia, la Coppa Ciano, Brooklands, la 24 Ore di Spa, il Tourist Trophy, il Gran Premio del Belgio e numerose altre gare internazionali. I migliori piloti d'Italia e d'Europa si disputarono l'onore di portare al traguardo quei purosangue del biscione. Nel 1926 per poter dedicarsi alla produzione di vetture sportive, l'Alfa Romeo si era ritirata dalla partecipazione ufficiale alle corse, ma i suoi clienti, in forma privata, continuarono a collezionare vittorie con le proprie vetture. Nel 1928 l'Alfa si presentò ufficialmente con una propria squadra alla 2° Coppa delle Mille Miglia, che poteva essere considerata un vero e proprio Campionato Automobilistico del Mondo su strada. Vinse Giuseppe Campari. Con la sua Alfa Romeo 6c 1500 con compressore, diede una superba dimostrazione della sua forza di pilota. Impiegò 19 ore, 14' e 05'' nel percorrere i 1600 chilometri della gara. Sceso dalla macchina al traguardo di Brescia dopo aver sfidato gli elementi, dolorante per una scottatura al piede sinistro, a chi gli domandava come era andata la corsa, rispondeva noncurante, come se si fosse trattato di una passeggiata nel giardino di casa: < Bene! >, e subito dopo si appartava con gli amici a parlare di musica. Undici Mille Miglia vinsero le Alfa Romeo su un totale di ventiquattro. E' rimasta famosa quella del 1930 vinta dalla coppia Nuvolari-Guidotti su un'Alfa 6c 1750 Gran Sport, durante la quale si scatenò la rivalità tra due grandi piloti e grandi amici: Tazio Nuvolari e Achille Varzi, tutti e due a bordo della Gran Sport 1750 del biscione. A Brescia Varzi aveva preso il via dieci minuti prima di Nuvolari. Durante il percorso, quei dieci minuti erano stati rosicchiati, ma Nuvolari non solo vincere la gara, ma anche arrivare primo al traguardo di Brescia. Il mantovano era scatenato e sulle strade del Veneto volava verso una vittoria sensazionale. Sulla discesa di Arsiè Varzi vide in lontananza i fari di Nuvolari e volgendosi al suo compagno di squadra Canadesi, gli disse: < E' lui >. Ci racconta Gianbattista Guidotti, protagonista

con Nuvolari di quella grande vittoria, che si avvicinò all'amico rivale a fargli spenti per poi accenderli di colpo alle sue spalle e sorprenderlo. Vistosi raggiunto, Varzi si spostò a destra e cavallerescamente gli cedette il passo. Nuvolari e Guidotti furono i primi ad aver superato i cento chilometri di media sul percorso della Mille Miglia. In quella gara quattro vetture Alfa Romeo si classificarono ai primi quattro posti assoluti: Varzi-Canavesi furono secondi, Campari-Marinoni terzi, Gherzi-Cortese quarti. Achille Varzi figlio di un'industriale di Galliate è stato uno tra i più grandi piloti di automobili di tutti i tempi. Il suo stile di guida era estremamente pulito, grintoso, freddo, calcolato. Guidava con la testa, mentre Tazio Nuvolari guidava con il cuore e poi con la testa. Per questo Tazio si convertì nell'idolo di immense folle. I suoi tifosi, sparsi in tutto il mondo, lo adoravano e riempivano la sua casa di messaggi di incitamento, di augurio, di congratulazioni.

< Durante il percorso di prova della Targa Florio - racconta Enzo Ferrari - in cui Tazio faceva da passeggero a Giuseppe Campari, la loro macchina slittò e uscì di strada precipitando in un burrone profondo trenta metri. Campari aveva fatto in tempo a gettarsi fuori, ma Nuvolari precipitò con la macchina. Campari, illeso, si mise a gridare < Tazio, Tazio! >, calandosi tra sassi e cespugli, ma Tazio non rispondeva e quel silenzio lo metteva in orgasmo. Arrivò in fondo al burrone, guardò dentro la macchina sconquassata, ma Tazio non c'era. < Tazio, in dov'è che te sei? >, gridò disperato. Ed ecco che a questo punto Tazio spunta, finalmente, dall'erba medica col dito sul labbro per imporgli il silenzio. < Zitto, disse, che c'è un nido di quaglie e i quagliotti sono appena nati. Vieni a vedere! >. Per le gare del 1931 Vittorio Jano aveva creato le Alfa Romeo 8c 2300. Anche queste automobili erano state concepite per lo sport, ma potevano essere adoperate indistintamente per diporto, per turismo leggero o per gare internazionali molto impegnative. Il motore, un 8 cilindri in linea con compressore, era accuratissimo e la vettura, perfettamente equilibrata, affrontava le curve con sorprendente sicurezza. Gareggiò sui circuiti e le strade di tutta l'Europa, da Monza a Le Mans, da Monaco al Phoenix Park, da Spa a Barcellona, da Montlhéry a Cartago, dal Nurburgring a Brno e i più grandi piloti dell'epoca si coprirono di gloria alla sua guida. L'Alfa Romeo era simbolo di una tecnologia all'avanguardia che tutti i costruttori di automobili gli invidiavano, in Italia e all'estero. Dei primi anni trenta è una frase che si attribuiva a Henry Ford, il vecchio: < Quando vedo passare un'Alfa Romeo mi tolgo il cappello >. Forse la frase non è stata pronunciata mai da Henry Ford, ma si è tramandata lo stesso e, ormai, fa parte della storia, poiché riflette molto bene l'alone di prestigio che circondava in quegli anni le automobili del Portello. Il 5 giugno 1932 si disputava a Monza la decima edizione del Gran Premio d'Italia. Per questa occasione Vittorio Jano aveva costruito la monoposto tipo B. Il nome ricordava la monoposto tipo A, del 1931, una vettura con motore 12 cilindri, 3500 c.c. ricavati dall'accoppiamento di due motori 6 cilindri di 1750 c.c. ciascuno, vettura che non aveva dato i risultati sperati. Aveva vinto soltanto la coppa Acerbo del 1932. La monoposto tipo B, più conosciuta come P.3, si dimostrò già alla prima uscita a Monza una vettura eccezionale, degna continuatrice della P.2. La pilotava Tazio Nuvolari e vinse il Gran Premio. Aveva un motore di 8c di 2650 c.c., con doppio compressore. La carrozzeria era snella e solidissima. E' stata una delle più poderose e celebri vetture da corsa di tutti i tempi. Per l'Alfa Romeo riassumeva l'esperienza e i progressi tecnici derivanti dalle corse del 1924 in poi. Jano aveva introdotto nella sua meccanica alcune innovazioni singolari, come il differenziale all'uscita del cambio e l'albero di trasmissione sdoppiato disposto in due tronconi a V che trasmettevano il moto a ciascuna delle due ruote posteriori, cosa che dava alla vettura una tenuta di strada e una maneggevolezza del tutto eccezionali. Il suo motore non conosceva l'affaticamento. Vinceva i Gran Premi internazionali con la noncuranza di un indiscusso campione il quale, pur impegnando al massimo le sue capacità, dà l'impressione di giocare. Non perdette una sola gara di quelle a cui partecipò nel 1932 e nel 1933 e quasi sempre vinse i primi due o tre primi posti assoluti della classifica. Ancora nel 1935 questa stessa macchina, con il motore potenziato, vinse l'ultima sua gara, la più difficile e brillante della sua splendida carriera, conquistando il Gran Premio della Germania che si disputava al circuito del Nurburgring. Le Auto Union e le Mercedes avevano già raggiunto la supremazia tecnica sull'automobilismo sportivo di tutto il mondo. Erano perfette e imponenti come una macchina bellica e i suoi piloti erano tra i migliori. Vale la pena trascrivere una pagina della biografia di Nuvolari dove l'autore, Cesare de Agostani, descrive questa gara, < Sgranate la scacchiera nello scatto di partenza, le macchine sembrano pesci abortiti a cui un dio

beffardo abbia sostituito le pinne con le ruote. Sono nove macchine bianche, cinque Mercedes e quattro Auto Union. Caracciola su Mercedes prende subito il comando davanti a Nuvolari, Fagioli e gli altri. Nuvolari parte fortissimo spezzando la monotonia argentea col rosso della sua Alfa Romeo. Caracciola, al primo giro, ha dodici secondi di vantaggio sugli inseguitori. Alla fine del secondo giro Rosemayer si è già fatto largo e transita alle spalle di Caracciola. Nuvolari tace. Brivio terza guida dell'Alfa, è già fermo per rottura del differenziale. Al terzo giro Chiron, seconda guida dell'Alfa, si ritira. Nuvolari è rimasto solo. Al sesto giro Rosemayer si ferma per cambiare le gomme posteriori. In testa le tre Mercedes di Caracciola, Fagioli e Von Brauchitsch. Nuvolari tace ancora. Dal sesto al nono giro Nuvolari accelera. Non è il suo un guadagno invisibile, rosicchiato sul quadrante dei cronometri. Infatti, tra il nono e il decimo giro è già primo. Al giro successivo quattro macchine si fermano ai box: tre bianche e una rossa: Nuvolari, Caracciola, Von Brauchitsch e Rosemayer. Il comando della corsa viene abbandonato a Fagioli mentre i meccanici (meccanici anch'essi da corsa) si prodigano nei rifornimenti. E' Von Brauchitsch il più lesto a ripartire. Poi Rosemayer, poi Caracciola. E Nuvolari? Il piccolo uomo, ridotto ormai ad un tronco che sente e pena, con la visiera alzata sulla fronte, guarda la pompa della benzina che si è rotta e quegli assurdi bidoni chiamati a sostituirla. Quaranta secondi sono persi nel cuore di una gara in cui l'attimo è essenziale. Riparte senza speranza. Senza speranza agli occhi degli altri, non ai suoi, che vedono la strada farsi sottile e sentono il piede affondare sempre più nell'abisso dell'acceleratore. Crollano, gli altri crollano. Ostinato e bravissimo rimane solo Von Brauchitsch a tenere stretta la già scossa egemonia teutonica. Al diciottesimo giro i secondi di distacco tra il tedesco e l'italiano sono trentasette. Mancano quattro giri alla fine. Al penultimo giro, il pubblico, quello importante delle tribune d'onore, non ha dubbi: bisogna prepararsi a ricevere Von Brauchitsch. Il dramma di questa ultima fase tra Von Brauchitsch che scappa e Nuvolari che lo rincorre è leggendario, ma anche sottilmente tecnico: le gomme. Sentendo alle spalle il fiato di Nuvolari, Von Brauchitsch non ebbe il coraggio di fermarsi per montare i pneumatici nuovi. Ora corre tutto sulla possibilità che quelle chiazze bianche sulle gomme siano soltanto spie di un battistrada con l'anima un po' più lunga. Quando Nuvolari taglia il traguardo, per un attimo pensano ad un ritardatario. < Una folgore è scoppiata fragorosa – scrive Filippini – nel tesissimo cielo della conclamata superiorità germanica. E' dall'intrico delle tremila curve del Nurburgring, ai margini del quale innumerevole folla di sportivi tedeschi da due anni si davano convegno per assistere alle trionfali galoppate dei bolidi bianchi, che un piccolo pilota italiano e una rossa affaticata vettura milanese sono balzati avanti a tutti con l'alloro del più grande trionfo.>. Di chi è il merito più grande, dell'intelligentissimo coraggio di Tazio Nuvolari o della cocciuta resistenza dinamica dell'Alfa Romeo P.3? Sembra quasi di assistere ad una pagina della resistenza. Resistenza sportiva. I perfetti squadroni tedeschi crollano mentre s'innalzano nella vittoria questo piccolo italiano nato in un paesino chiamato Casteldario, in provincia di Mantova e questa vettura garibaldina costruita nei vecchi capannoni del Portello, a Milano.

Nel 1935 dal reparto corse del Portello escono la Bimotore, che pur avendo avuto un brillante comportamento in gara non riuscì a contrastare la potenza delle vetture tedesche, e la monoposto tipo C, a sospensioni indipendenti, che consentiva l'impiego di due tipi di motore: un 8c in linea di 3822 centimetri cubi e un 12c a V di 60° di 4064c.c.. I suoi organi meccanici erano dimensionati per accogliere potenze superiori ai 350 cavalli. La tipo C con motore a 8c debuttò al Gran Premio d'Italia a Monza nel 1935. Con motore 12c debuttò nel 1936 al Gran Premio di Tripoli. Con il modello 12c Tazio Nuvolari vinceva nel 1936 il Gran Premio di Spagna e il Gran Premio d'Ungheria. Commentando questa ultima gara, l'Auto Italiana scriveva: < L'Alfa Romeo e Tazio Nuvolari non finiscono mai di stupire il mondo automobilistico. Dopo la prepotente vittoria di Barcellona e la magnifica affermazione collettiva all'Eifel, ecco la loro nuova travolgente vittoria dell'Ungheria>. E infine, la coppa Vanderbilt, l'enorme trofeo a forma di culla nel quale poteva sistemarsi comodamente il vincitore. E' lo stesso Tazio Nuvolari che commenta la gara: < La corsa di Roosvel Field è stata tutt'altro che facile. La pista, dopo pochi giri, era piena di buche; bisognava scansarle e passare sul terriccio smosso per evitare di scassare la macchina. I miei avversari, parlo degli americani, sono ottimi guidatori e, soprattutto, temerari. Come sistema di correre rischiano

sempre. Questa è la loro abitudine. Parecchi di loro hanno sul viso le cicatrici di paurose cadute>. Una curiosità. La 12C tipo C della vittoria di Nuvolari ad Indianapolis nel 1936, rimase lì, in preda ai temerari corridori americani che la trattarono senza nessuna considerazione. Alla fine degli anni '60 il Museo Storico dell'Alfa Romeo poté recuperarla. Aveva vernici bianche e gialle dappertutto e nastrini e ipogrifi dipinti sul cofano. Ma il peggio era dentro. Le avevano regalato un motore Ford. Oggi, restituita all'originaria purezza, si trova nel museo di Arese. Nel 1935 nacque anche la 8c 2900, versione corsa, che conquistò i primi tre posti assoluti nella Mille Miglia del 1936 e numerose altre gare. Nel 1938 la Scuderia Ferrari di Modena, nata nel 1929 con l'impegno di partecipare allo sport automobilistico esclusivamente con vetture Alfa Romeo, viene assorbita dalla Casa milanese. Il quadrifoglio divora il cavallino rampante. Nasce la scuderia Alfa Corse e il direttore sportivo è sempre Enzo Ferrari. E' l'anno della grande Alfetta 1958, una vettura incredibile che doveva riempire la cronache automobilistiche per dieci anni e, dopo la seconda guerra mondiale, segnare il risorgere di una grande fabbrica che era rimasta sepolta sotto le macerie dei bombardamenti. Era stata disegnata da Giacomo Colombo, ma ricalcava i canoni tecnici lasciati in eredità da Vittorio Jano all'Alfa Romeo. Il motore, un 8c in linea di un litro e mezzo di cilindrata, sovralimentato, era un pozzo inesauribile di H.P. Erogava 195 cavalli nel 1938, quando cominciò a vivere, ma nel 1951, quando conquistò per la seconda volta consecutiva il Campionato del Mondiale di F.1, i suoi cavalli erano saliti a 450. Durante gli anni oscuri della guerra i tecnici dell'Alfa Romeo la protessero gelosamente da intemperie e razzie. Quei sottili bolidi rossi nascosti in pagliai e rifugi di fortuna, costituivano un patrimonio tecnico di valore inestimabile. Con la ripresa nel 1946 dell'attività sportiva, le Alfette furono rimesse in libertà. La loro prima apparizione in pubblico, a titolo puramente sperimentale, ebbe luogo il 9 giugno a St. Cloud, presso Parigi. La gara St. Cloud fu vinta dalle Macerati, ma quella sconfitta fu la prima e l'unica subita dalle Alfette in cinque anni di trionfi ininterrotti. Al Gran Premio delle Nazioni che si tenne a Ginevra il 21 giugno dello stesso anno, l'Alfa Romeo si presentò ufficialmente. Le principali avversarie delle Alfette a Ginevra erano le Macerati, vincitrici di quasi tutte le precedenti gare del dopoguerra e le E.R.A. inglesi. Di fronte a Varzi, Farina, Trossi e Wimille che pilotavano le Alfette c'erano rivali altrettanto famosi, come Nuvolari, Sommerg, Villoressi e Ruggeri per la Macerati e gli inglesi Bira, Mays e Whitehead per E.R.A. Si trattava della più importante e completa manifestazione automobilistica d'Europa. La vittoria dell'Alfa Romeo fu schiacciante. Farina, Trossi e Wimille conquistarono i primi tre posti assoluti della classifica. Il grande Nuvolari dovette accontentarsi di portare la sua Macerati al quarto posto. La Gazzetta dello Sport del 21 luglio 1946 salutava la vittoria delle Alfette a Ginevra come il < simbolo della ripresa nel nostro paese>, come la < superba affermazione dell'industria e dei piloti italiani > e come segno che < l'Italia era ancora viva >. La vittoria di Varzi al Gran Premio di Torino che si tenne al Circuito del Valentino il primo settembre venne a confermare questo giudizio che non era solo dei giornalisti italiani ma di tutti gli sportivi europei. Il Gran Premio di Milano del '46 vide ancora tre Alfette ai primi tre posti assoluti con Trossi, Varzi e Sanesi. Il Corriere dello Sport del 30 settembre scriveva:< Non esiste assolutamente oggi in Europa una vettura in grado di competere con la poderosa Alfetta >. E Motor del 6 ottobre affermava: < Le Alfa Romeo si sono dimostrate all'apogeo della loro forma e al primo posto della graduatoria della produzione mondiale di vetture da corsa oggi in uso >. Le Alfette dominarono ancora incontrastate le competizioni degli anni seguenti e conquistarono i primi due campionati Mondiali di Formula 1 con Nino Farina nel 1950 e con Manuel Fangio nel 1951. Mai nessun'altra vettura da corsa al mondo ha uguagliato l'Albo d'Oro dell'Alfetta. Memorabile fu, nella lunga cavalcata delle sue vittorie, quella ottenuta a Silverstone nel Gran Premio d'Europa del 1950. Gli inglesi avevano impegnato le loro migliori risorse tecniche e finanziarie per costruire una monoposto che avrebbe dovuto essere, secondo i loro calcoli, la vincitrice del primo titolo mondiale. Si trattava della B.R.M. Il suo motore, un modernissimo 16 cilindri da un litro e mezzo, costruito dalla Rolls Royce, dichiarava una potenza di 550 cavalli. Il telaio, a struttura rigida superleggera, era stato costruito dai tecnici della fabbrica di aerei Spytfire con i più avanzati criteri aerodinamici. Una folla di centomila sportivi era venuta a Silverstone per applaudire la vittoria sicura della B.R.M. Nelle tribune d'onore sedeva Re Giorgio VI con la corte inglese. Ma già dopo i primi giri la squadra delle Alfette aveva preso il comando e lo mantenne sino alla fine con cronometrica regolarità. Le poderose B.R.M. si erano ritirate per

guasti non previsti o giravano in mezzo allo squadrone di coda. La folla venuta per applaudire le B.R.M. assistette ammutolita alla loro sconfitta. I tre piloti dell'Alfa Romeo, Nino Farina, Luigi Fagioli e l'inglese Parnell, tagliarono in ordine il traguardo. Alla cerimonia della premiazione la banda delle Guardie Imperiali di Buckingham Palace doveva suonare l'inno nazionale della squadra vincente. Era stato previsto tutto tranne la vittoria dell'Alfa Romeo e quindi, nel repertorio della banda delle Guardie Imperiali, mancava l'inno nazionale italiano. Racconta Gianbattista Guidotti, che era presente alla cerimonia in qualità di capo squadra dei piloti Alfa Romeo, che il comandante delle Guardie Imperiali si rivolse a lui per avere lo spartito dell'inno di Mameli, ma Guidotti non lo aveva con sé. Avuta risposta negativa, il comandante lo invitò a scegliere da un carnet musicale a loro disposizione, un brano di musica italiana o una canzone che potesse sostituire l'inno di Mameli. Dopo un'appassionata e rapida selezione, venne scelta la canzone napoletana "O sole mio", conosciuta in tutti i continenti. Quella sera, nella sede reale Automobile Club inglese la canzone "O sole mio" diventò l'inno nazionale degli sportivi italiani. Appena la banda delle Guardie Imperiali attaccò con "O sole mio", tutta la squadra Alfa Romeo scattò sull'attenti tra gli applausi delle autorità presenti. Interessante per conoscere lo stato d'animo del corridore in gara è una pagina dell'autobiografia di Manuel Fangio "La mia vita a trecento all'ora", nella quale racconta la vittoria al Gran Premio di Spagna che gli valse la conquista del Titolo Mondiale del 1951. Per un banale incidente aveva perduto il titolo l'anno precedente. <...potete immaginare il mio stato d'animo. Decisi di mantenermi nelle prime posizioni senza forzare eccessivamente, seguendo Ascari che con la sua Ferrari filava via come un razzo. Mi preoccupavo principalmente per i rifornimenti. Le Ferrari avevano grossi serbatoi supplementari che avrebbero dovuto ridurre al minimo i rifornimenti. Le nostre Alfetta, invece, avrebbero dovuto fermarsi più frequentemente. Subito dopo la partenza, un piccolissimo pezzetto di gomma staccatasi dai pneumatici della macchina di Ascari mi colpì al viso, naturalmente senza ferirmi. Come mai, mi chiesi, le gomme della Ferrari si consumavano così presto? Mi accorsi che i tecnici di Maranello avevano montato sulle loro Ferrari gomme da sedici pollici, una misura troppo ridotta per sopportare contemporaneamente il peso dei serbatoi supplementari e le altissime velocità che potevano raggiungere sul circuito catalano. Mi resi conto, per tanto, che avrei dovuto attaccare non appena fossero cominciate le noie alle gomme dei miei avversari. Ed il momento venne fin troppo presto: infatti, appena al sesto giro vidi "ciabattare" Villoresi verso i box con i battistrada a pezzi. Ecco il momento, mi dissi, e prometti a fondo l'acceleratore impegnando un deciso duello con Ascari, che fu costretto a reagire. Quello che prevedevo accadde: al nono giro, dopo poco più di cinquanta chilometri, anche Ascari fu costretto a fermarsi ai box mi segnarono che avevo oltre un minuto di vantaggio su Ascari. Allora rallentai un poco allo scopo di proteggere i pneumatici da 18 pollici da un'eccessiva usura. Ero in testa e un guasto avrebbe potuto togliermi definitivamente dalla gara. E' solo sul traguardo, continuavo a ripetermi, che si vincono le corse. Dietro di me il coraggioso Ascari era terribilmente handicappato dalle gomme, tanto da doversi puntualmente fermare ogni nove giri per cambiarle. Le altre Alfetta marciavano tutte bene, tranne quella di De Graffenried che dovette sostare ai box almeno sei volte per difettosa tenuta del radiatore. Si sarebbe detto che le Ferrari, trionfatrici a Monza, fossero destinate ad una disfatta proprio per colpa delle gomme.

Infatti tutti i bolidi della casa di Maranello subirono la perdita del battistrada a più riprese. Non erano solo le gomme: Villoresi venne tolto di gara da guasti alla trasmissione e Taruffi dalla rottura di un semiasse. L'unica Ferrari in grado di dire ancora la sua era quella di Gonzalez, che tuttavia era troppo staccata per costituire una immediata minaccia. E' sempre stata mia abitudine canticchiare fra i denti, in corsa, e masticare chewing gum, ma quella volta lo sputai e mi misi a pregare mentalmente: Dio mio, mi dicevo, fai che non mi succeda nulla, evitami ogni guasto, fammi resistere fino al traguardo. E fu così. Il boato dei trecentomila spettatori mi accompagnò per tutto il giro d'onore. Mi sentivo profondamente commosso perché i tifosi gridavano in spagnolo, la mia lingua materna. Mi sembrava di essere a Buenos Aires. Campeón del Mundo!, gridavano, ed il giro d'onore a velocità moderata mi sembrò lunghissimo >. Con la conquista dei primi due titoli mondiali di Formula 1 nel 1950 e nel 1951, l'Alfa Romeo si ritirò dalle competizioni automobilistiche ufficiali. Tutte le sue risorse tecniche e finanziarie furono concentrate nell'ammodernamento delle sue strutture produttive. La ricca tradizione sportiva fu affidata alle

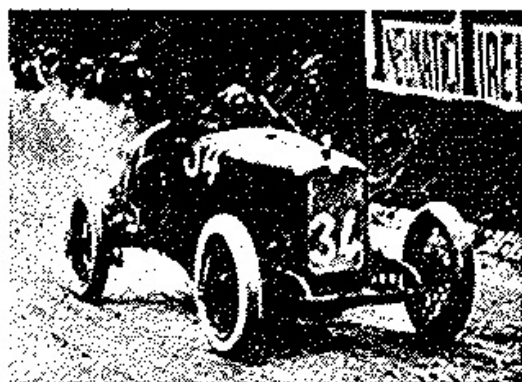
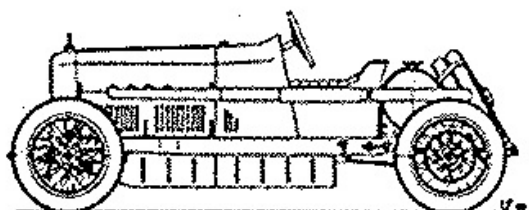
normali vetture di serie, che continuarono a raccogliere vittorie di categoria in ogni parte del mondo. L'Alfa 1900 era conosciuta dal grande pubblico come "la vettura da famiglia che vince le corse". Partecipò a gare e rallies del suo tempo e vinse quasi sempre la sua categoria. Nel 14° Giro di Sicilia del 1954 sbalordì tutti gli sportivi d'Italia arrivando seconda assoluta, dietro la Lancia di Taruffi, che disponeva di 2300 c.c. e superando vetture di cilindrata superiore e preparate per le corse, come le Maserati e le Ferrari 2000. Dopo la 1900, quando la Fabbrica del Portello era già diventata la seconda industria automobilistica del Paese, anche la Giulietta e la Giulia andarono sui mercati di tutto il mondo e su tutti i campi di gara, confermando il carattere tipicamente sportivo delle Alfa Romeo. La società milanese anche durante il lungo periodo in cui, per disciplina industriale impose a se stessa l'astensione dai circuiti, guardava sempre con nostalgia l'impegno nello Sport. Nel 1964 veniva creata l'Autodelta, divisione corse dell'Alfa, sotto la direzione dell'Ing. Carlo Chiti. Nelle officine dell'Autodelta a settimo milanese, lavorando sulle vetture di serie della gamma Giulia, nacquero la TZ1 e la TZ2, le GTA e le GTAm che dovevano conquistare centinaia di campionati nazionali ed internazionali di categoria. Molti grandi piloti degli anni sessanta sono cresciuti alla guida di queste vetture. Poi vennero le Alfa 33/2 e 33/3 litri, da otto cilindri che rappresentano tappe importanti nella storia recente dello sport. Segue la 33/12 cilindri che conquista due campionati Mondiali, nel 1975 il Campionato Mondiale Marche e nel 1977 il Campionato Mondiale Sport. Il loro motore a 12 cilindri contrapposti è lo stesso che oggi equipaggia la vettura di Formula 1. La vecchia Alfa del 1910 non era nata per le corse, ma, per una specie di destino, si trovò subito impegnata nelle competizioni; all'inizio, senza molta fortuna; poi, e per lunghissimi anni, come protagonista incontrastata. Quando si dice che nei motori delle vetture Alfa Romeo di serie scorre sangue di vetture da corsa si dice una cosa molto reale e concreta. Si parla della fedeltà della Casa milanese alla tecnica introdotta da Vittorio Jano nel lontano 1924. I motori delle vetture Alfa Romeo prodotte dal 1924 ad oggi sono il frutto di continui e progressivi perfezionamenti apportati a quel disegno tipico da 57 anni a questa parte: due alberi a camme in testa che comandano direttamente le valvole, camere di scoppio emisferiche lavorate di fresa e testa d'alluminio. Si tratta di una soluzione studiata per i motori da corsa e applicata ai motori di serie. L'Alfa Romeo non è e non è stata mai una "scuderia", ma una fabbrica di notevoli proporzioni ed è l'unica nel suo genere che ha saputo mantenere con lo sport un contatto vivo e permanente e da esso trarre esperienze tecniche da offrire poi ai suoi clienti. Dall'inizio la Casa del Portello considera le competizioni automobilistiche più come banco di prova della sua tecnologia che come semplice palestra di confronto agonistico. Tutte le gare sono state per l'Alfa una scuola, ma principalmente la Mille Miglia e la Targa Florio, per la sua stessa natura di lunghe corse su strada. Il collaudo dei motori Alfa, per esempio, era costituito da 250 ore di prova al banco, a giri e prestazioni elevatissime: 100 ore simulavano l'impiego della vettura in un percorso tipo autostrada del Sole alla massima velocità possibile. Per quanto riguarda la frenatura, è stata decisiva l'esperienza della prima Mille Miglia e della Targa Florio. Le vetture Alfa Romeo che partecipavano alle prove, già dai primi anni furono dotate di freni che consentivano loro di lanciarsi spericolatamente nelle discese con una sicurezza che non aveva nessun'altra macchina. Dalle prime Mille Miglia lo standard che il sistema frenante di ogni Alfa doveva superare era la discesa del passo della Cisa, sull'appennino, effettuata alla massima velocità e con il collaudatore che doveva tener premuto al massimo, alternativamente, il pedale dell'acceleratore o il pedale del freno. Molto prima che determinati standard di frenatura fossero imposti per legge, le vetture del Portello disponevano già di freni che davano il risultato ottenuto più tardi con il servo-freno. La stessa attenzione è stata dedicata da parte dei tecnici dell'Alfa ad altri organi essenziali dell'automobile, come le gomme e i fari. Alla fine degli anni venti, quando nacque la Mille Miglia, l'automobile era un veicolo quasi esclusivamente diurno. Era rischioso avventurarsi in lunghe camminate notturne, poiché le lampadine avevano una durata molto limitata ed i fari, piatti, concentravano il fascio luminoso al centro della strada e lasciavano al buio i fianchi della stessa. Guidotti, uno dei pochi superstiti dell'epopea della Mille Miglia, che ricorda perfettamente le difficoltà della gara e gli insegnamenti da essa tratti, spiegava tempo addietro come dalla collaborazione tra i tecnici dell'Alfa con i produttori di impianti elettrici automobilistici nacquero i fari striati, che diffondevano uniformemente il fascio luminoso su tutta la strada e le lampadine di durata indefinita, che evitarono

ai piloti le frequenti soste notturne per cambiarle. La stessa cosa accadde alle gomme. All'inizio degli anni '50, ad esempio, i produttori di automobili erano molto perplessi sull'adozione del pneumatico tipo radiale. L'Alfa lo adottò subito, perché diminuiva il consumo di carburante e nello stesso tempo garantiva maggiore tenuta e scorrevolezza. Dopo lo adottarono tutti. All'interno dell'Alfa Romeo, l'ingegnere ed il pilota sono stati sempre un binomio inseparabile. Ognuno a seguito il proprio ideale, ma tutti e due hanno dato un contributo prezioso al perfezionamento dell'automobile.

Schede Tecniche

Auto

1913 - ALFA 40/60 HP



1921 Targa Florio. Campari in corsa su Alfa Romeo 40/60 HP. 3° assoluto.

Motore	: 4 cilindri in linea, biblocco in ghisa, in corpo con la testa
Alesaggio e corsa	: 110 x 160 mm.
Cilindrata	: 6082 cc.
Potenza	: CV 73 a 2200 giri/minuto
Accensione	: a magnete con candele Ø 18
Frizione	: a secco, a dischi multipli
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: a cardano unico
Velocità	: 120 Km/h
Peso	: 1100 Kg.

È la prima vettura studiata dall'Alfa con prestazioni sportive. Due vetture parteciparono alla 1ª Corsa in salita Parma - Poggio di Berceto nel 1913 ottenendo il 1° e il 2° posto di categoria.

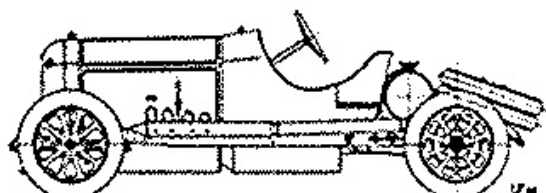
Nel 1914 si classificarono 3ª e 4ª assolute alla Coppa Florio di quell'anno, ed alla 2ª Parma - Berceto ottenne il 2° posto assoluto.

Nel 1920 vinse la 4ª Parma-Berceto ed il Mugello.

Nel 1921 sul chilometro lanciato, a Brescia, raggiunse la velocità di 147,540 Km/h.

Dal 1913 al 1915 furono costruiti 27 esemplari.

1914 - ALFA GRAND PRIX



1914 Portello. Merosi al volante della vettura da corsa Alfa tipo Grand Prix con l'ing. Faragiana.

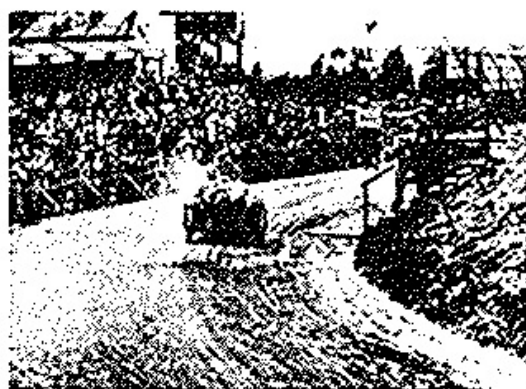
Motore	: 4 cilindri in linea, monoblocco in ghisa
Alesaggio e corsa	: 100 x 143
Cilindrata	: 4490 cc.
Potenza	: CV 102 a 3000 giri/minuto
Accensione	: con magnete - 2 candele per cilindro
Frizione	: a secco, dischi multipli
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: a cardano unico
Velocità	: 150 Km/h
Peso	: 1050 Kg.

La nuova formula per le corse del 1914 stabiliva la cilindrata massima di 4500 cc. e un peso massimo di 1100 Kg. L'Alfa preparò il modello Grand Prix con un motore a doppie valvole inclinate in testa, comandate da due alberi, a camme pure in testa.

È stato il primo motore a doppio albero a camme in testa costruito in Italia. La vettura era pronta nel maggio del 1914, ma lo scoppio della prima guerra mondiale fermò ogni attività agonistica.

Nel 1919, ripresa l'attività sportiva, l'Alfa Grand Prix partecipò a diverse gare. Nel 1921 venne migliorata la potenza del motore e ottenne alcune vittorie di categoria, ma non diede risultati eccezionali. Era stato costruito un solo esemplare.

1923 - R.L. TARGA FLORIO



1923 Targa Florio. Sivocci in corsa su RL-TF3-6.
1° assoluto.

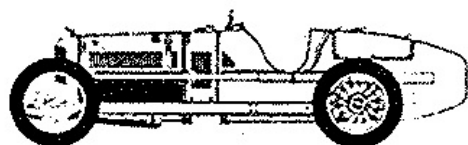
Motore	: 6 cilindri in linea, monoblocco in ghisa, testa smontabile in ghisa
Alesaggio e corsa	: 78 x 110 mm.
Cilindrata	: 3154 cc.
Potenza	: CV 95 a 3800 giri/minuto
Accensione	: a magnete con candele Ø 18
Frizione	: a secco, a dischi multipli
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: ad albero tubolare con 2 cardani
Velocità	: 157 Km/h
Peso	: 980 Kg.

Questa versione venne preparata appositamente per partecipare alla Targa Florio del 1923 alleggerendo una R.L. da 1750 Kg. a 980 Kg. e potenziando il motore.

Ne furono costruiti 5 esemplari: 2 di esse con motore 3154 cc. di cilindrata, 3 con motore 2994 cc. di cilindrata. Vinse la Targa Florio del 1923 con Ugo Sivocci. Antonio Ascari e Giulio Masetti si classificarono rispettivamente 2° e 4° assoluto. Dopo questa vittoria prese il nome di R.L. Targa Florio.

Altre vittorie assolute di questo modello furono: 1° Circuito di Cremona, con Antonio Ascari; la 15ª Coppa della Consuma, con Giulio Masetti; 1° Circuito del Savio con Enzo Ferrari.

1924 - GRAN PREMIO P.2



1924 Monza. Gran Premio d'Italia. Ascari su A.R. P.2.
1° assoluto. A sinistra il progettista Vittorio Jano.

Motore	: 8 cilindri in linea, 4 blocchi in acciaio rivestiti in lamiera, in corpo con la testa, compressore a 2 lobi
Alesaggio e corsa	: 61 x 85 mm.
Cilindrata	: 1987 cc.
Potenza	: CV 140 a 5500 giri/minuto (vers. 1924) CV 155 a 5500 giri/minuto (vers. 1925 e 1929) CV 175 a 5500 giri/minuto (vers. 1930)
Accensione	: a magnete con candele Ø 18
Frizione	: a secco, a dischi multipli metallici
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: a cardano unico
Velocità	: 225 Km/h
Peso	: 750 Kg.

Questa vettura venne progettata in segreto, nel settore creato nel 1924 per la progettazione delle vetture da Gran Premio, sotto la direzione di Vittorio Jano.

Debuttò nel giugno 1924 al 2° Circuito di Cremona pilotata da Antonio Ascari e vinse alla media di oltre 158Km/h, compiendo i 10 Km lanciati a 195 Km/h di media.

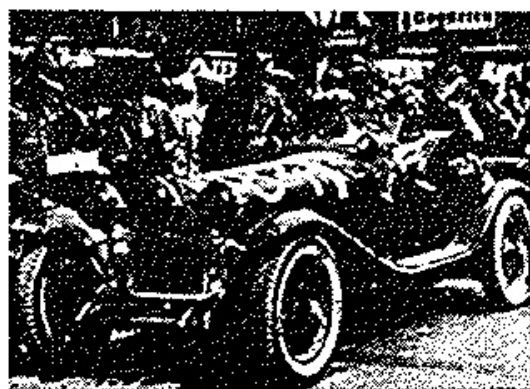
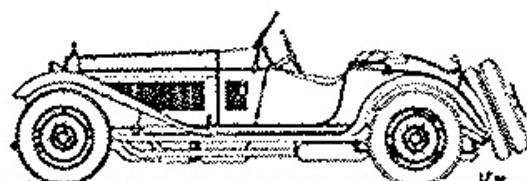
Nel mese di agosto vinse il Gran Premio d'Europa a Lione con Giuseppe Campari e nel mese di ottobre a Monza conquistò i primi 4 posti assoluti al Gran Premio d'Italia. Nel 1925 vinse il Gran Premio d'Europa a Spa, 1° assoluto Antonio Ascari, 2° Giuseppe Campari; il Gran Premio d'Italia, conquistando con Brilli Peri il 1° Campionato Automobilistico del Mondo.

Durante il Gran Premio di Francia dello stesso anno, l'Alfa Romeo si ritirò in segno di lutto per la morte di Antonio Ascari.

La P.2 continuò a gareggiare e a vincere nella categoria Formula Libera, fino agli anni '30. Ne furono costruiti 6 esemplari. Ne restano 2.

La corona d'alloro intorno allo stemma dell'Alfa Romeo fu introdotta nel 1925 per celebrare la vittoria del 1° Campionato Automobilistico del Mondo.

1930 - 6C 1750 G.S.



1930 Brescia «Mille Miglia». Nuvolari-Guidotti con Alfa Romeo 1750 alla partenza.

Motore	: 6 cilindri in linea; monoblocco in ghisa, in corpo con la testa, con compressore a 2 lobi
Alesaggio e corsa	: 65 x 88 mm.
Cilindrata	: 1752 cc.
Potenza	: CV 102 a 5000 giri/minuto
Accensione	: a batteria con distributore e bobina, con candele Ø 18
Frizione	: a secco a dischi multipli
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: a cardano unico
Velocità	: 170 Km/h
Peso	: 840 Kg.

Dal 1930 al 1933 furono prodotte 257 unità.

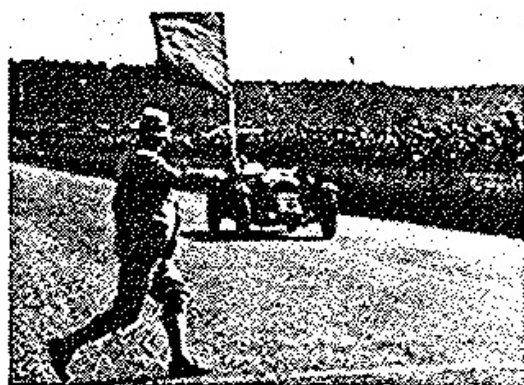
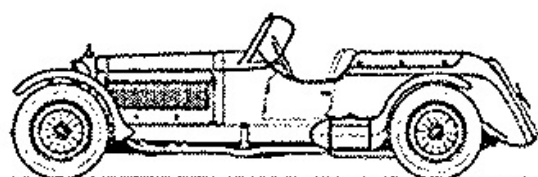
Il debutto sportivo avvenne alla 4ª Mille Miglia del 1930 vinta da Nuvolari-Guidotti.

Le 1750 Gran Sport si piazzarono ai primi 4 posti.

Alla 24 Ore Spa queste vetture conquistarono i primi 3 posti assoluti; al Tourist Trophy in Irlanda i primi 3 posti assoluti.

Nel 1931 conquistò il record mondiale delle 4.000 Miglia sul Circuito di Monthlery e quello delle 48 Ore alla media di 151,918 Km/h.

1931 - 8C 2300 LE MANS



1931 24 Ore di Le Mans. Earl Howe-Birkin al traguardo su Alfa Romeo 2300 cil. 8. 1° assoluto.

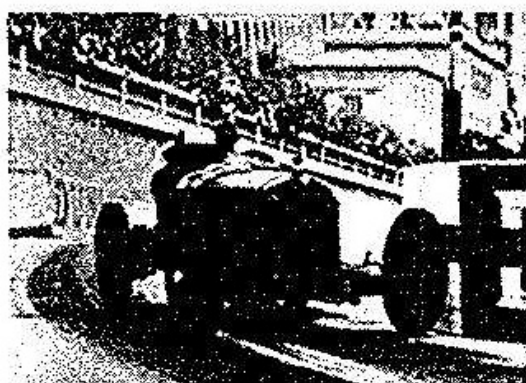
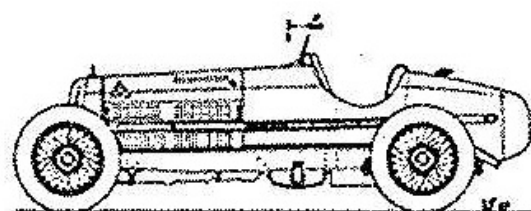
Motore	: 8 cilindri in linea, biblocco in lega leggera, canne in acciaio piantato, testa in lega leggera smontabile, con compressore a 2 lobi
Alesaggio e corsa	: 65 x 88 mm.
Cilindrata	: 2336 cc.
Potenza	: CV 155 a 5200 giri/minuto (1931) CV 180 a 5400 giri/minuto (1932-1934)
Accensione	: a batteria con distributore e bobina, con candele Ø 18
Frizione	: a secco, a dischi multipli
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: a cardano unico
Velocità	: 200 Km/h (nel 1931) 215 Km/h (nel 1932-1934)
Peso	: 1000 Kg.

Tra il 1931-1933 furono prodotti 9 esemplari per le corse. A richiesta di carrozzieri italiani e stranieri furono costruiti autotelai per eseguire carrozzerie di lusso a 2 e 4 posti. Il debutto sportivo avvenne nel 1931 con la vittoria della Eireann Cup a Dublino da parte del pilota Birkin.

Seguì la vittoria alla 24 Ore di Le Mans (Birkin-Lord Howe). Tornò a conquistare i primi due posti assoluti alla 24 Ore di Le Mans 1932.

Nel 1933 conquistò i primi 3 posti assoluti alle 24 Ore di Spa con Chiron-Chinetti, Steffel-Sommer, Greeve-The-lusson; e di nuovo la 24 Ore di Le Mans nel 1934 con Etancelin-Chinetti.

1931 - 8C 2300 MONZA

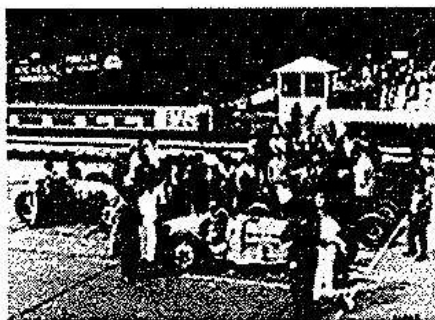


1932 Montecarlo. Gran Premio di Monaco. Tazio Nuvolari in corsa su Alfa Romeo 2300 cil. 8. 1° assoluto.

Motore	: 8 cilindri in linea, biblocco in lega leggera con canne in acciaio piantato, testa in lega leggera smontabile con compressore a 2 lobi
Alesaggio e corsa	: 65 x 88 mm.
Cilindrata	: 2336 cc.
Potenza	: CV 165 a 5400 giri/minuto (la versione del 1932-1933 sviluppava CV 178 a 5400 giri)
Accensione	: a magnete con candele Ø 18
Frizione	: a secco, a dischi multipli
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: a cardano unico
Velocità	: 210 Km/h (1931) 225 Km/h (1932-1933)
Peso	: 920 Kg.

Al Gran Premio d'Italia 1931 a Monza, le due 8C tipo Monza partecipanti si piazzarono al 1° posto assoluto (Campari-Nuvolari) e al 2° posto assoluto (Minoia-Borzacchini). Questa vittoria valse al modello il nome di tipo Monza. Conquistò numerosi Gran Premi e altre gare internazionali. Nelle stagioni sportive 1931-1932-1933 Nuvolari, Campari, Minoia, Borzacchini, Etancelin, Caracciola, Wimille, Zehender, De Taffé furono i piloti che la condussero al traguardo.

1932 - G.P. TIPO B (P.3)



1932 Gran Premio di Monza. La partenza. A.R. tipo B (P.3).

Motore	: 8 cilindri in linea, biblocco in lega leggera, canne d'acciaio piantato, in corpo con testa in lega leggera con 2 compressori tipo Roots.
Alesaggio e corsa	: 65 x 100 mm.
Cilindrata	: 2654 cc.
Potenza	: CV 215 a 5600 giri/minuto (con compressore)
Accensione	: a magnete con candele Ø 18
Frizione	: a secco, a dischi multipli in acciaio e duralluminio
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: a cardano unico, due alberi divergenti dal differenziale situato all'uscita del cambio, con una coppia conica per ruota
Velocità	: 232 Km/h
Peso	: 700 Kg.

Nel 1932 furono costruite sei vetture.

Nel 1934 sette vetture, con motore da 2905 cc. che erogava una potenza di CV 255.

Al 10° Gran Premio d'Italia del 1932 l'Alfa Romeo presentò una vettura con motore simile all'8C del 1931, ma alimentato da due compressori coassiali del tipo Roots. La trasmissione era formata da due alberi che si separavano obliquamente a V all'uscita del cambio, dove era collocato il differenziale; permettendo così di abbassare il sedile del pilota e il baricentro del veicolo.

Al suo debutto con Nuvolari, fu 1ª assoluta.

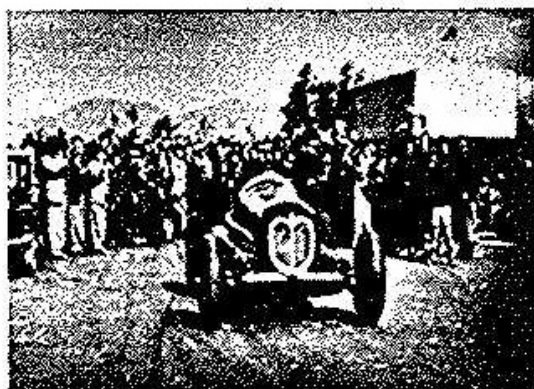
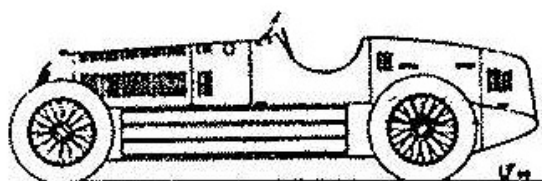
Vinse tutti i Gran Premi del 1932 ai quali prese parte.

Nel 1933 vinse le 7 gare alle quali partecipò.

Per la stagione 1934 l'Alfa preparò sette vetture con motore maggiorato con le quali partecipò a 17 Gran Premi: ottenendo 16 primi posti assoluti e 8 secondi posti assoluti.

Nel 1935 cinque vetture tipo B vennero modificate nelle parti meccaniche, vincendo 16 Gran Premi, tra cui il Gran Premio di Germania con Nuvolari battendo le squadre della Mercedes e dell'Auto Union

1935 - MONOPOSTO BIMOTORE

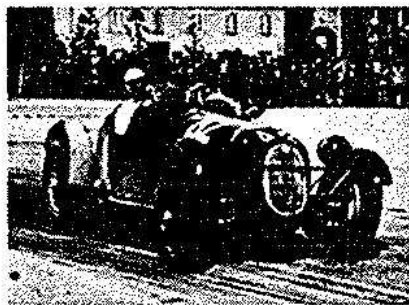
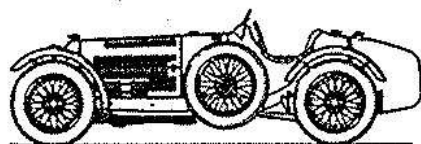


1935 Nuvolari su A.R. Monoposto bimotore 16 C.

Motore	: 16 cilindri - 2 motori 8 c. in linea uno posteriore uno anteriore
Alesaggio e corsa	: 71 x 100
Cilindrata	: 6330 cc.
Potenza	: CV 540 a 5400 giri/minuto
Accensione	: magnete Bosch
Frizione	: a secco, dischi multipli in acciaio e duralluminio
Cambio	: 3 marce + r.m.
Trasmissione	: 2 alberi divergenti dal differenziale
Velocità	: 325 Km/h
Peso	: 1030 Kg.

Questa vettura fu costruita nella Scuderia Ferrari di Modena sotto la direzione tecnica dell'Alfa Romeo. Disponeva di due motori accoppiati uno anteriore e uno posteriore, con il cambio, la frizione e il posto di guida in mezzo. I motori erano gli stessi delle Tipo B del 1934, ciascuno dei quali sviluppava una potenza di 265 CV ed erano collegati alla frizione tramite un albero passante per il cambio. All'estremità posteriore dell'albero primario era piazzato il differenziale, dal quale partivano i due alberi obliqui della trasmissione. Ebbe buoni piazzamenti al Gran Premio di Tripoli e fu seconda assoluta al Gran Premio dell'Avus del 1935.

1935 - G.P. TIPO C



1937 Circuito di Torino. Farina in corsa su A.R. 12 C.
2° assoluto.

Motore	: 12 cilindri a V di 60° 2 monoblocchi in lega leggera in corpo con la testa, canne in acciaio piantato, 1 compressore a 2 lobi
Alesaggio e corsa	: 70 x 88 mm.
Cilindrata	: 4064 cc.
Potenza	: CV 370 a 5800 giri/minuto
Accensione	: a magnete ad anticipo automatico, con candele Ø 18
Frizione	: a dischi multipli in acciaio e duralluminio, a secco
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: ad albero non oscillante in 2 tronchi, cuscinetto centrale
Velocità	: 290 Km/h
Peso	: 820 Kg.

Il modello Gran Premio tipo C fu costruito in modo da permettere il montaggio sia di motori 8 cilindri sia 12 cilindri. La sospensione anteriore indipendente, brevetto Alfa Romeo, era costituita da due coppie di molle elicoidali racchiuse negli ammortizzatori idraulici imperniati inferiormente al telaio, che reagivano alle ruote mediante il collegamento articolato dell'asta degli ammortizzatori con i bilancieri, pure infulcrati al telaio, un parallelogramma collegava la ruota al telaio in modo indipendente dal sistema di sospensione, reagendo anche al colpo di freno.

La sospensione posteriore, pure a ruote indipendenti era assicurata da una balestra trasversale, coadiuvata da ammortizzatori idraulici ed a frizione.

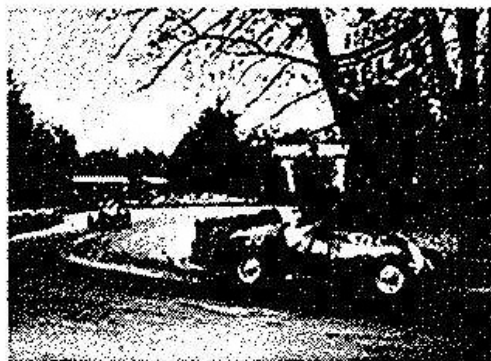
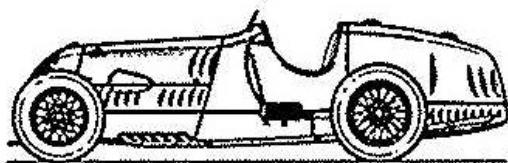
Il cambio, in corpo unico con la scatola ponte, fissato al telaio; i semialberi oscillanti con i cardani all'interno del differenziale, comandavano le ruote il cui movimento era del tipo pendolare.

La tipo C 8 cilindri debuttò al Gran Premio d'Italia 1935 a Monza. La tipo C 12 cilindri debuttò al Gran Premio di Tripoli 1936.

Con questo modello Nuvolari vinse nel 1936 il Gran Premio di Spagna, il Gran Premio di Budapest, il Gran Premio di Milano, la Coppa Ciano e la Coppa Wanderbilt.

Nel 1937 e nel 1938 la tipo C conquistò ancora significative in Italia e all'estero.

1936 - 8C 2900 B LUNGO



1936 Mille Miglia. Farina-Meazza in corsa su A.R. 2900 A 8 C. 2° assoluto.

Motore	: 8 cilindri in linea, biblocco in lega leggera, canne in acciaio piantato, in corpo con testa in lega leggera con compressore a 2 lobi
Alesaggio e corsa	: 68 x 100 mm.
Cilindrata	: 2905 cc.
Potenza	: CV 180 a 5200 giri/minuto
Accensione	: a magnete Vertex con candele Ø 18
Frizione	: a secco, a dischi multipli con mozzo elastico
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: ad albero non oscillante con cuscinetto al centro
Velocità	: 175 Km/h
Peso	: 1250 Kg.

La 8C 2900 è una tra le più prestigiose automobili Alfa Romeo.

Fu costruita dal 1936 al 1939 in un numero ridottissimo di esemplari, 41 in tutto, in tre versioni.

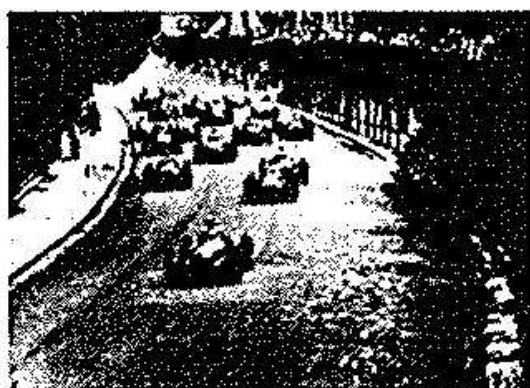
La 8C 2900 A, 8C 2900 B Corto, e 8C 2900 B Lungo. La 8C 2900 A, vettura prettamente sportiva, debutta nella Mille Miglia del 1936 e conquista i primi tre posti assoluti della classifica.

Segue la 24 Ore di Spa, il Gran Premio di San Paolo, il Gran Premio della Montagna a Friburgo.

Nel 1937 vinse di nuovo la Mille Miglia con il 1° e 2° posto assoluto.

Ancora nel 1938 uno spider con motore da tre litri si classifica primo assoluto alla Mille Miglia, seguito da altre due 2900 e nel 1947, un'altra 2900 B vinse la Mille Miglia. Nel 1937 venivano costruiti i tipi 2900 B Corto (20 esemplari) e il tipo B Lungo (10 esemplari).

1938 - G.P. TIPO 158



1950 Montecarlo. Gran Premio di Monaco. La partenza.
Fangio su A.R. 158 8C. 1° assoluto.

Motore	: 8 cilindri, biblocco
Diametro e corsa	: 58 x 70
Cilindrata	: 1479 cc.
Potenza	: CV 225 a 7500 giri/minuto
Accensione	: magnete
Frizione	: Dischi multipli in acciaio e duralluminio
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: albero non oscillante
Velocità	: 232 Km/h
Peso	: 620 Kg.

Con questo modello l'Alfa Romeo riprende nel 1938 la partecipazione ufficiale alle gare, costituendo la propria scuderia denominata Alfa Corse. La vettura era stata progettata da Gioacchino Colombo, collaboratore di Vittorio Jano seguendo le indicazioni della nuova formula internazionale del litro e mezzo. Debuttò a Livorno vincendo la Coppa Acerbo 1938, 1° e 2° assoluto; seguì la vittoria, 1° e 2° assoluti, al G.P. di Milano (Monza). Nel 1939 vinse la Coppa Acerbo e la Coppa Ciano.

Nel 1940 conquistò i primi tre posti assoluti al G.P. di Tripoli. Dopo la fine della 2ª guerra mondiale, dominò le competizioni europee in modo assoluto e conquistò il primo Campionato Automobilistico del Mondo di Formula 1 nel 1950 con Nino Farina.

1951 - G.P. TIPO 159

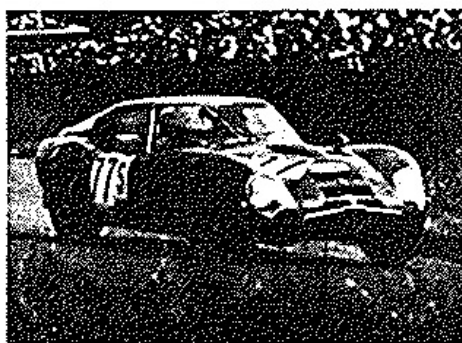


1951 Silverstone. Gran Premio d'Inghilterra. Fangio su A.R. 159. 2° assoluto.

Motore	: 8 cilindri in linea, biblocco in lega leggera, in corpo con la testa, canne in acciaio avvitate, 2 compressori a 2 stadi e 1 carburatore triplo corpo invertito
Alesaggio e corsa	: 58 x 70 mm.
Cilindrata	: 1479 cc.
Potenza	: CV 425 a 9300 giri/minuto
Accensione	: a 2 magneti con candele Ø 14
Frizione	: a secco, a dischi multipli
Cambio	: 4 marce + r.m.
Trasmissione	: ad albero in due tronchi con cuscinetto al centro
Velocità	: 305 Km/h
Peso	: 710 Kg.

Derivata dalla G.P. 158, la 159 sotto la direzione tecnica dell'Ing. Orazio Satta, adotta soluzioni tecniche nuove riguardanti: alimentazione, sospensione posteriore De Dion, il telaio alleggerito e irrigidito mediante castello tubolare, serbatoio carburante maggiorato, presa aria dinamica, freni maggiorati, modifiche di carrozzeria, un nuovo cambio. La 159 vinse nel 1951 il Secondo Campionato Mondiale di Formula 1 con Juan Manuel Fangio.

1964 - COUPÉ GIULIA TZ2



1964 1000 Km. del Nurburgring. Bianchi-Schulte in corsa su A.R. Giulia TZ2. 1° di classe.

Motore	: 4 cilindri in linea, monoblocco in lega leggera, canne in ghisa, testa in lega leggera
Alesaggio e corsa	: 78 x 82 mm.
Cilindrata	: 1570 cc.
Potenza	: CV 170 a 7500 giri/minuto
Accensione	: a batteria con distributore e bobina, 2 candele per cilindro Ø 14
Frizione	: monodisco a secco, con parastrappi ad azione progressiva
Cambio	: 5 marce + r.m.
Trasmissione	: ad albero non oscillante in un solo tronco con 2 giunti elastici, semiassi oscillanti
Velocità	: 245 Km/h
Peso	: 630 Kg.

Questa vettura debuttò nella 1000 Km. di Monza e non era altro che una versione modificata della Giulia TZ. Lo studio di queste nuove vetture risale al 1959 ma le prime prove su strada iniziarono nel 1961.

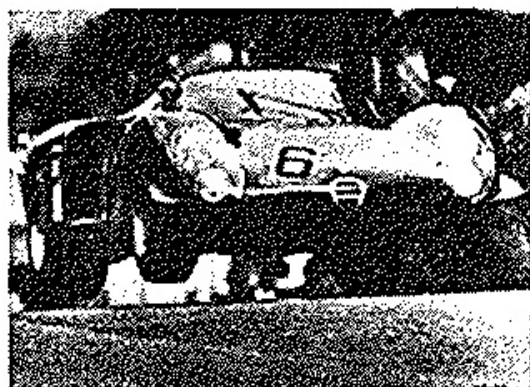
La caratteristica principale era il telaio tubolare, la carrozzeria realizzata da Zagato in lega leggera e molto curata dal punto di vista aerodinamico.

Per la TZ2 Zagato costruì la carrozzeria in resina sintetica. Nella sua categoria la TZ non ebbe avversari.

Le più prestigiose affermazioni sono state nel 1964 a Sebring, Targa Florio, 1000 Km. del Nurburgring, Le Mans, Tour de France, 1000 Km di Parigi, Coppa delle Alpi. Nel 1965 vinse ancora a Sebring e alla Targa Florio e la preparazione delle vetture da corsa venne affidata alla Nuova Società Autodelta trasferitasi a Settimo Milanese. Nel 1966 ottenne 7 classifiche assolute e 27 vittorie di categoria.

Nel 1967 ottenne 17 vittorie di categoria e nel 1968 23 vittorie.

1967 - 33/2 DAYTONA



1968 1000 Km. del Nurburgring. Casoni in corsa su A.R. 33/2 Daytona.

Motore	: 8 cilindri a V di 90° basamento in lega leggera, canne in ghisa, testa in lega leggera
Alesaggio e corsa	: 78 x 52,2 mm.
Cilindrata	: 1995,45 cc.
Potenza	: CV (Din) 270 a 9600 giri/minuto
Frizione	: monodisco a secco
Cambio	: 5 marce + r.m.
Alimentazione	: ad iniezione indiretta con pompa Lucas
Velocità	: 298 Km/h
Peso	: 580 Kg.

Ultima versione della 33/2 litri, costruita appositamente per correre nella velocissima pista americana di Daytona, dalla quale ricevette il nome.

Principali affermazioni sportive nel 1968:

1° - 2° e 3° della categoria Sport 2000 alla 24 Ore di Daytona

1° posto della categoria Prototipi 2000 alla «1000 Km. del Nurburgring»

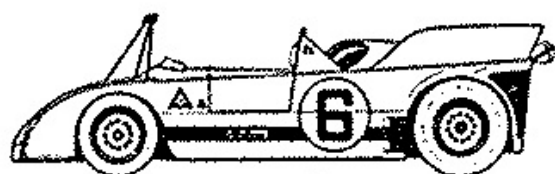
1° - 2° e 3° della categoria Sport 2000 alla 24 Ore di Le Mans

1° - 2° e 3° posto di categoria Sport 2000 alla Targa Florio

1° assoluto al Circuito del Mugello

1° assoluto alla 500 Km. di Imola

1970 - 33/3 LE MANS



1970 Buenos Ayres. Temporada. L'Alfa Romeo 33/3 di De Adamich e Piers Courage taglia vittoriosa il traguardo della «200 Miglia».

Motore	: 8 cilindri a V di 90° basamento in lega leggera, canne in ghisa, testa in lega leggera
Alesaggio e corsa	: 86 x 64,4 mm.
Cilindrata	: 2994 cc.
Potenza	: CV SAE 430 a 9400 giri/minuto
Frizione	: bidisco a secco
Cambio	: 5 rapporti non sincronizzati
Velocità	: 310 Km/h (nel 1969-1970) 330 Km/h (nel 1971-1972)
Peso	: 640 Kg. con olio e acqua
Struttura telaio	: scatolato in lamiera di Avional con elementi in titanio.

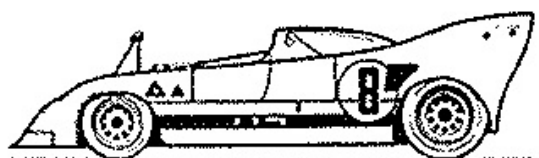
Vittorie sportive 1970:

1° assoluto alla Temporada Argentina
2° assoluto e 1° della categoria Sport Prototipi 3000 alla 500 Km. di Imola

Vittorie sportive 1971:

1° assoluto alla 1000 Km. Brands Hatch
1° assoluto alla Targa Florio
1° assoluto alla 6 Ore di Watkins Glen
1° della categoria Sport 3000 alla 1000 Km. di Monza
1° della categoria Sport 3000 alla 1000 Km. di Spa
1° della categoria Sport Prototipi alla 1000 Km. di Zeltweg

1975 - 33 TT 12



1977 Pergusa. 17ª Coppa Florio. Arturo Merzario su A.R. 33 SC 12. 1º assoluto.

Motore	: 12 cilindri orizzontali contrapposti, basamento in alluminio e magnesio, canne in ghisa smontabili, testa in alluminio e magnesio
Alesaggio e corsa	: 77 x 53,6 mm.
Cilindrata	: 2995,125 cc.
Valvole	: 4 per cilindro
Potenza	: CV (Din) 500 a 11000 giri/minuto
Frizione	: bidisco a secco
Cambio	: a innesti frontali, 5 rapporti
Velocità	: 330 Km/h
Peso	: 670 Kg.
Struttura telaio	: tubolare in acciaio

Conquista nel 1975 il Campionato Mondiale Marche vincendo 7 gare su 8.

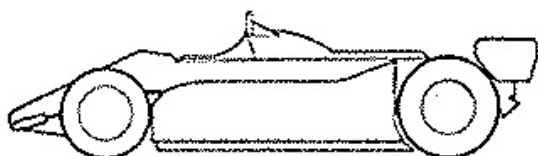
Nel 1977 conquista il Campionato Mondiale Sport.

La versione 1977 ricevette il nome di 33 SC 12.

La struttura del telaio, modificata rispetto alla versione 1975, era scatolata in lega di alluminio.

La cilindrata era stata ridotta di 2 cc. e la potenza era salita a oltre 520 CV a 12000 giri/minuto.

1979 - F. 1 TIPO 179 C



1979 Alfa Romeo Formula 1 Tipo «179 C».

Motore	: 12 Cil. a V di 60°
Cilindrata	: 2991 cc.
Potenza	: oltre 525 CV-DIN a 12300 giri/minuto
Accensione	: elettronica Marelli Dinoplex
Frizione	: bidisco a secco Borg
Cambio	: a innesti frontali
Velocità	: oltre 300 Km/h
Peso	: 585 Kg.
Struttura telaio	: monoscocca in lega leggera

Nata dopo 38 anni di assenza dalle gare di Formula 1, questa vettura debuttò nel 1979 con la sigla «179» al Gran Premio d'Italia pilotata da Bruno Giacomelli. Ha partecipato poi a tutte le gare dell'annata sportiva 1980 dimostrando un indiscutibile continuo crescendo nell'evoluzione tecnica e aerodinamica e raggiungendo in breve tempo una notevole competitività, culminata nella significativa prova di Bruno Giacomelli al Gran Premio di Watkins Glen dove l'Alfa partita in «pole position» si è mantenuta in testa alla gara per oltre 35 giri.