

La progettazione auto all'Alfa Romeo negli anni Trenta Dai successi artigianali alle promesse mancate

Patrick Italiano
AISA - 2 aprile 2011

1. L'Alfa che eredita Gobbato

All'arrivo di Ugo Gobbato in Alfa Romeo, il 13 dicembre 1933, l'azienda è famosa nel mondo per i suoi successi sportivi, incluso il primo campionato del mondo nel 1925, ma si tratta, tutto sommato, di poco più di una realtà artigianale, in quanto il potenziamento industriale della stessa è stato per lo più indirizzato ad altri rami di attività: quello ferroviario sotto la direzione di Romeo, principalmente con le Costruzioni di Saronno¹, poi le produzioni aeronautiche sviluppate prima da Romeo poi da Gianferrari. Quest'ultimo inaugura anche l'attività dell'Alfa nel campo dei veicoli industriali, acquistando licenze di produzione di autocarri dalla Bussing e dalla Deutz².

Dopo l'ipotesi di fusione con la O.M., sostenuta dal Sen. Agnelli³ o di uno smembramento dell'Alfa Romeo, coincidente con la parentesi di Corrado Orazi alla direzione dal 5 ottobre al 12 dicembre 1933, le prime mosse di Gobbato, su ordine del Ministero dell'Aeronautica, sono la ricerca di una fusione con l'Isotta Fraschini, indirizzata alla produzione di motori aeronautici⁴. Altri progetti di fusioni sono presi in considerazione, e in parte attuati (Motomeccanica, Officine Colombo), nessuno dei quali riguarda l'automobile.

Possiamo basarci sulla testimonianza di Vittorio Jano per affermare che: "Dal '28 a venire direi che in Alfa era principale la parte aviazione"⁵, mentre la produzione di auto era basato su modelli che oggi definiremmo "di nicchia", cioè di prezzo elevato e di stampo sportivo.

La 6C, allora "cavallo di battaglia", era cresciuta dal progetto di vettura media brillante presentata nell'aprile 1925 come NR (Nicola Romeo) o 6C1500 e poi evoluta fino a 1.917 cc nel 1933. Si trattava quindi di un progetto già abbastanza vecchio. Con la 1750 cominciano a prevalere numericamente le versioni a doppio albero a camme (Sport e SS) sulle versioni Turismo: un dato significativo riguardo al livello di un prodotto indubbiamente costoso (da 40.000 lire per una Turismo carrozzata Alfa a 59.000 lire per un telaio 6C1750GS o 70.000 per una GTC carrozzata Alfa). La produzione totale non raggiunge mai i 1000 esemplari in un anno, cosa invece accaduta con le RL e RM di Merosi nel 1925.

La 6C si evolve in 6C2300 nel 1934, all'arrivo di Gobbato, con intento di semplificazione: si rinuncia al compressore a favore di un incremento di cilindrata. Il motore,

¹ Cf. Duccio BIGAZZI, *Il Portello Operai, tecnici e imprenditori all'Alfa-Romeo 1906-1926*, Franco Angeli, Milano, 1988

² Cf. Massimo CONDOLO, *Camion Alfa Romeo*, Fondazione Negri, Brescia, 2003

³ BORGESON (Griffith BORGESON, *The Alfa Romeo Tradition*, Haynes, Somerset, 1990, p99) cita una lettera di Agnelli in proposito. Nel dibattito conclusivo della conferenza AISA del 25 novembre 1995, il Prof. Bigazzi precisa di non aver trovato traccia di questa lettera negli archivi e di dubitare che il Sen. Agnelli si sia mai sbilanciato in modo così esplicito.

⁴ D. Bigazzi, nelle sua conferenza del 1995, attribuisce alla volontà razionalizzatrice di Gobbato questi tentativi (p.10 della monografia). Nell'archivio IRI, un memorandum datato 2 gennaio 1934 riferisce l'intervento di Valli a nome del governo che "esprime il desiderio del governo che si costituisca a Milano un "Centro del motore", chiamato "concentrazione Isotta Fraschini - Romeo".

⁵ Intervista a V. Jano in L. FUSI, E. FERRARI e G. BORGESON, *Le Alfa Romeo di Vittorio Jano*, Autocritica, Milano, 1982, p. 62.

a doppio albero, ha ormai la distribuzione a catena meno complicata e delicata dell'albero di rinvio verticale. Così il prezzo scende dalle 58.000 lire della 6C1900GT a 41.500 lire della Berlina Alfa su telaio 2300A.

Accanto alla 6C, all'arrivo di Gobbato, l'Alfa produce (per modo di dire)- anche la 8C2300. Secondo Fusi, solo le ultime 7 (di un totale di circa 188) sono costruite nel 1934⁶ Che non si trattasse di un prodotto destinato a sollevare le sorti finanziarie dell'Alfa si deduce dall'articolo di *Auto Italiana* del 20 aprile 1931 che spiega che la macchina non è destinata alla vendita!⁷ Il prezzo del telaio era di 91.000 lire.

Nel frattempo, la 8C2300 è stata sostituita nei Grand Prix dalla Monoposto Tipo B, che ha sbaragliato il campo nel 1932, ed è stata affidata alla Scuderia Ferrari per l'impiego in gara dalla fine dell'estate 1933 dopo uno stop al coinvolgimento diretto dell'Alfa nelle corse. Questa gloriosa Monoposto, sul cui progetto ci sarebbero questioni interessanti da discutere⁸, merita di essere inclusa qui in quanto, a fine 1933, venne prospettata la sua vendita a piloti privati, e sembra che siano stati addirittura incassati scospicui depositi.

Una lettera a Mussolini parla di 150.000 lire restituite da Orazi a Lord Howe in seguito alla decisione di non vendere le Tipo B, con la scusa di non permettere alla concorrenza di copiarla⁹. Questo piccolo incidente illustra benissimo quanto fosse sottile la barriera tra auto da corsa e auto da mettere in commercio all'Alfa di allora.

E' quindi indubbio che, alla fine del 1933, quando Gobbato s'insedia alla direzione dell'Alfa Romeo, le prospettive di produzione d'automobili non superano un livello artigianale mentre ben altra importanza rivestono i reparti aviazione e veicoli commerciali (oltre ai poco noti e allora problematici reparti sondaggi e aria compressa).

2. Il pensiero di Gobbato e il ruolo dell'automobile

Ugo Gobbato è ricordato come figura di punta della razionalizzazione industriale in Italia e a livello europeo, la tesi di Alan Mantoan¹⁰ lo dimostra e illustra molte iniziative che hanno trasformato l'Alfa Romeo da un insieme poco organizzato a un'azienda moderna, pur nei limiti di quanto aveva trovato al Portello e delle circostanze politiche nelle quali si doveva muovere.

Per prendere uno spunto nell'espressione del suo pensiero e leggere l'evoluzione dell'attività automobilistica sotto la sua guida, ci riferiamo ad un suo articolo pubblicato nel notiziario della Scuderia Ferrari il 10 ottobre 1935, sotto il titolo "*Politica organizzativa*". In questo articolo, Gobbato oppone le mentalità "*artigiana*" e "*industriale*". Rimandiamo al testo per il dettaglio dell'argomentazione, ritenendo che la sua traccia individua tre assi per passare all'efficienza dell'"Organizzazione Scientifica del Lavoro": "*Un primo trinceramento da forzare è la rete degli informatori, un secondo la cocciutaggine della tradizione, un terzo l'egoismo dell'amor proprio*". Oltre alle considerazioni sul come aggirare questi ostacoli

⁶ Luigi Fusi, *Tutte le Alfa Romeo dal 1910*, Emmetigrafica, Milano, 1985 p. 852. Vedere anche Simon MOORE, *The legendary 2.3, Parkside, Seattle*, 2000 p.24

⁷ S. Moore (op. cit p. 30) fa l'ipotesi che *Auto Italiana* sia stata "punita" con una falsa informazione per aver anticipato l'esistenza della 8C. Può darsi che sia stata decisa la vendita solo dopo che facoltosi clienti si erano fatti pressanti.

⁸ In particolare a cosa doveva servire esattamente la trasmissione con i due alberi a V?

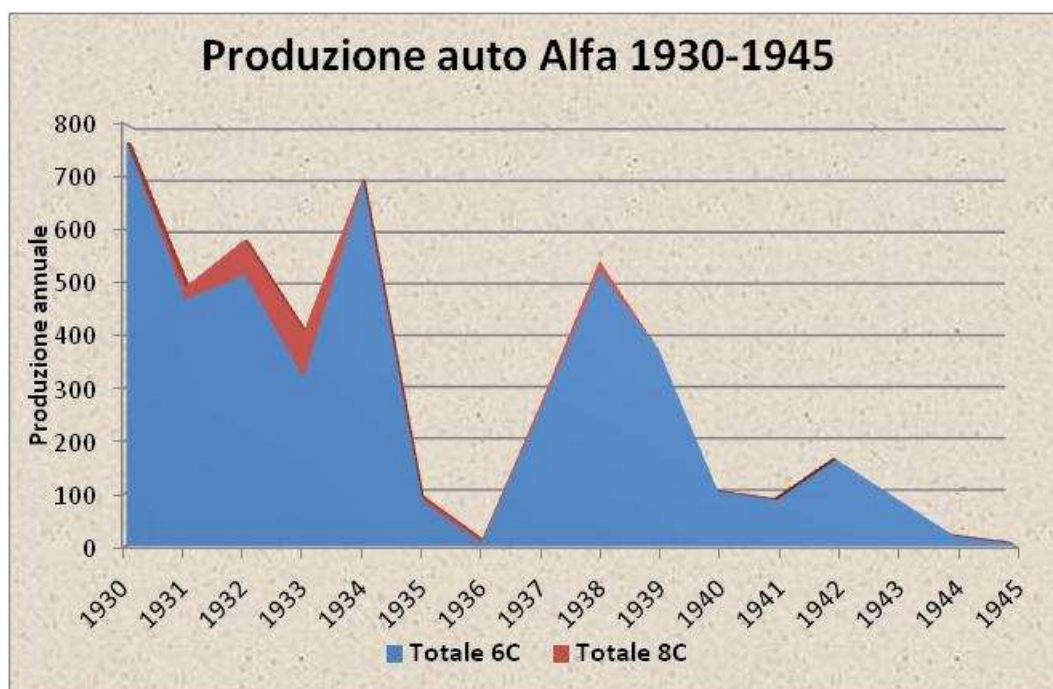
⁹ Archivio IRI, lettera di F. Cottini al capo del governo, 30 novembre 1933 in cui si parla di 30 richieste dall'estero per l'acquisto di Tipo B. Ulteriore carteggio sulla vicenda include una lettera dalla succursale Alfa di Parigi e un articolo pubblicato da "L'Auto" (F) il 2 dicembre 1933.

¹⁰ Alan Guido MANTOAN, *L'impresa di stato tra vincoli e scelte imprenditoriali: Ugo Gobbato all'Alfa Romeo (1933-1945)*, tesi di dottorato, XXII° Ciclo, Università Bocconi, Milano, 2011

all'organizzazione razionale, al "metodo", soffermiamoci su alcune sue espressioni: *"L'azienda artigiana generalmente puo' sussistere se è limitata entro la normale zona dell'afferrabile dall'uomo o, se maggiore, fintanto che le vien conservato l'uomo eccezionale che l'ha creata; l'azienda industriale vive del metodo e resiste fino a quando il metodo è mantenuto. E' per questo che aziende artigiane meravigliose sono fallite quando, senza mutare la struttura interna si sono ampliate oltre i limiti dell'afferrabile da parte del loro capo oppure non hanno trovato un capo dai requisiti eccezionali che potesse continuare l'opera del predecessore"*. Ovvero: *"Le sensazioni personali sono assolutamente pericolose per la vita dell'azienda"*¹¹.

Queste frasi si potrebbero probabilmente applicare alla Romeo degli Anni Venti, a prescindere dalle difficoltà meramente finanziarie. Ma, comunque, durante la gestione Gobbato, il reparto auto è probabilmente quello che meno ha beneficiato dalle "cure" organizzatrici di Gobbato.

In tutto il periodo sotto esame, la produzione auto non raggiunge mai il picco dei 1100 del 1925, anzi cala addirittura a 10 unità per l'anno 1936. L'indirizzo produttivo rimane per lo più assai confuso, mentre quel riversarsi delle soluzioni da corsa nelle piccole serie - del tutto artigianali - di costosissime "supersportive" farà grande la fama del marchio nella storia dell'automobile. Si riterrà, a ragione, che la produzione auto non fosse tra le priorità dell'Alfa Romeo di allora, ma queste priorità non erano definite sin dall'arrivo di Gobbato.



3. Il tentativo di cambiare scala

Sebbene impegnato sin da gennaio 1934 nel tentativo di "concentrazione" con l'Isotta Fraschini, Gobbato si muove immediatamente pure sul fronte della produzione auto, a prova che, nella sua mente, quel settore di attività non doveva essere tralasciato a favore dell'aeronautica.

¹¹ Ugo GOBBATO, "Politica organizzativa" in *Scuderia Ferrari*, anno V - N°41, 10 ottobre 1935, p 2.

Già ai primi di marzo 1934, giunge a Gobbato una lettera della Citroen in risposta alla richiesta, le cui premesse risalgono al 10 gennaio, di costruire su licenza modelli della marca francese. L'accordo prevede le licenze di produzione e l'affitto dei fabbricati della Citroen Italia, che si trovano su terreni contigui col Portello in quanto venduti da Romeo a Citroen nel 1924. La proposta è molto gradita dalla Citroen, che, dopo gli ingenti investimenti decisi da André Citroen, si trova in mezzo a grandi difficoltà finanziarie e nell'impossibilità di sfruttare le potenzialità dei propri stabilimenti¹².

L'accordo non si farà, a quanto sembra per un motivo del tutto secondario: ci si può accordare sulle condizioni finanziarie ecc., ma la Citroen ritiene inderogabile che le vetture portino il proprio nome accanto a quello dell'Alfa¹³. In una lettera scritta a mano, rivolta al dott. Menichella, Direttore Generale IRI, Gobbato spiega la necessità di superare l'ostacolo politico dell'uso del nome, facendo schizzi di stemmi o radiatori. Giustifica tanto impegno: *"Non sono capace di persuadermi delle difficoltà che tolgono alla ns. Alfa Romeo una possibilità così propizia per rimettersi in carreggiata dopo almeno due anni di tempo perduto!"* Più avanti, oltre al problema di attrezzatura di presse, aggiunge: *"[...] prodotti che mancano all'Alfa Romeo, che saturerebbero, rendendo redditizia la sua gestione industriale e per i quali il ns. ufficio progetti non ha provveduto né può provvedere ora (occorrerebbero due anni) dovendo dedicarsi alla vettura turismo che, nell'esecuzione attuale, è già vecchia e provvedere ad un tipo gran turismo sportivo che manca e deve mantenere le tradizioni della fabbrica"*.

Ecco quindi riassunto il pensiero di Gobbato in merito alla produzione auto: i modelli in produzione vanno rinnovati, ci vuole una GT¹⁴ per mantenere l'immagine, ma il livello industriale si può raggiungere solo con un modello di gamma inferiore, la cui costruzione su licenza farebbe risparmiare tempo e, almeno all'inizio, costi d'attrezzatura. Colloca la questione molto in alto per importanza: *"Se non si potrà ottenere il consenso sarà un affare serio [...] e si dovrà trovare qualche altra soluzione che acceleri l'assestamento della ns. fabbrica"*. L'auto non è quindi, a quel momento, un reparto trascurabile, anzi.

Con l'arenarsi di quella trattativa (pare assurdo che sia solo per questione di uno stemma, ma sembra proprio il problema maggiore - chiamiamolo condizionamento politico), Gobbato sembra passi al "piano B", sempre con l'intento di ampliare la produzione per raggiungere una scala sufficiente alla redditività: affida a Vittorio Jano lo studio di una vettura più piccola, la "Tipo 1" o 4C1500, il cui prototipo vede la luce nel 1935. Si tratta di un progetto indubbiamente interessante: albero a camme singolo per la versione base, ma, ovviamente, si direbbe, anche una versione bialbero per il Tipo 1S, dà 50 CV per 990 kg che assicurano 110 km/h. Ma è più raffinata di quanto si potrebbe pensare.

La 4C1500 non è certo a trazione anteriore come la Citroen, ma ha un motore più moderno (anche il monoalbero ha le valvole inclinate grazie a bilancieri), ha le 4 sospensioni indipendenti con molle elicoidali, freni idraulici e persino il cambio in blocco col differenziale, come le 8C2900 e la Alfa da GP.

¹² E' proprio del 1934 la presa di controllo della Citroen da parte della Michelin, con un piano drastico di taglio ai costi e di smobilizzo. Cf. Loubet, J.-L., «Citroën-Michelin et la crise: de la stratégie de survie à la stratégie de renouvellement (1935-1938)», in P. Lanthier et H. Watelet (éds), *L'entreprise privée en période de crise économique. Tactiques et stratégies*, New York-Ottawa-Toronto, Legas, 1997, p. 165-179.

¹³ Lettera di risposta della Citroen del 3 maggio 1934 in cui si legge *"[...] ci è assolutamente impossibile rinunciare all'uso del nome Citroen assieme a quello d'Alfa Romeo. [...] penso che sugli altri punti possiamo raggiungere un accordo"*

¹⁴ Si può supporre che si trattava della 8C2900B, che un depliant del 1935 presentava anche in una versione senza compressore, mai prodotta.

Il progetto, sebbene rimasto "*allo stadio sperimentale per sopravvenute variazioni di programmi*"¹⁵, era stato concretizzato in una realtà funzionante: nel dicembre 1945, risulta presente tra le vetture sperimentali nascoste durante il conflitto una "*vettura tipo 4C sperimentale, telaio 114002, targa n° 61043MI. Guida interna 4 posti*"¹⁶. Uno dei tre prototipi risulta quindi marciante e targato nel 1945.

Si capisce però che, nel 1935, tra fallita sinergia con l'Isotta Fraschini e conseguente finanziamento autonomo dell'Alfa, militarizzazione, ampliamento della fabbrica per attuare l'ammodernamento, richiesta di mezzi di trasporto "autarchici", mancavano le risorse per una produzione in serie di un modello di auto che non sarebbe poi stato tanto economico (relativamente) vista la sofisticazione.

4. Vittorio Jano 1933 - 1937

Il progetto 4C1500 porta la firma inconfutabile di Jano. Sotto la direzione di Gianferrari, Jano aveva goduto di notevoli promozioni: era stato nominato capo di tutti i settori tecnici (auto, aereo e industriali), e, a maggio 1933, era anche nominato stato vice-direttore. Dopo l'arrivo di Ugo Gobbato, invece, ad inizio aprile 1934, il suo ruolo viene ridimensionato nella sola responsabilità tecnica del ramo automobile, destinato a perdere importanza, anche se ciò non era nelle intenzioni di Gobbato come esposto qui sopra.

Jano presenta la 6C2300A al salone di Milano nell'aprile 1934, cioè l'ha già disegnata prima sotto la precedente amministrazione. Il rinnovo della "vettura turismo" a cui Gobbato accenna nella lettera a Menichella avviene col semplice passaggio da 6C2300A a 6C2300B, in quanto l'evoluzione è radicale. Mantenendo lo stesso motore, si passa dal telaio a con longheroni a C¹⁷ con balestre e assali rigidi a un ben più rigido telaio con longheroni saldati e, soprattutto, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote.

Nel 1934, Jano aveva preso contatto con la Porsche per assicurarsi la licenza del ponte posteriore detto "pendolare", mentre aveva sviluppato, sia per le auto da corsa sia per quelle da turismo, una sospensione anteriore a bracci tirati, anch'essa ispirata al sistema Porsche, ma a quanto pare brevettata da Jano nella sua esecuzione particolare.

Va notato l'uso simultaneo del nuovo schema di sospensioni sulla 6C2300B presentata nel 1935, e sulla vettura da Gran Premio che debutta solo al GP d'Italia a fine stagione. In realtà, per tutte e due le applicazioni, Jano ha prima disegnato una versione con molla orizzontale, non appoggiata al telaio, ma compressa tra due leve collegate ai bracci¹⁸. Questo sistema sarà in uso sulla Tipo C da GP per le gare di fine 1935 e sostituita con la classica versione a "bottiglie" verticali solo dal febbraio 1936.

Jano compie quindi la rivoluzione tecnica del momento, il passaggio alle sospensioni indipendenti e ai freni idraulici in tempi assai brevi e con innegabile successo.

La stessa rivoluzione avviene con discreto successo anche per quanto riguarda le auto da corsa. La 8C2900, anch'essa del 1935, si dimostra imbattibile nelle gare Sport, e i pochi esemplari venduti al pubblico fino al 1939 (una ancora nel 1942) sono ritenute le auto stradali

¹⁵ Luigi Fusi, *Tutte le Alfa Romeo dal 1910*, op. cit., p.301

¹⁶ Archivio Storico Alfa Romeo, elenco delle vetture da corsa e sperimentali, 6 dicembre 1945.

¹⁷ In verità l'evoluzione dei longheroni era iniziata con la 6° serie di 6C1750 in cui l'interno della C era chiuso da una lamiera saldata. Si tratta di un'evoluzione progressiva che si può ritenere compiuta quando il telaio più rigido viene abbinato alle sospensioni indipendenti, più morbide, la 6C2300A essendo una soluzione di transizione.

¹⁸ G. BUSO, "La 6C2500: un'analisi severa", in Angelo Tito ANSELMi, *Alfa Romeo 6C2500*, Editoriale Domus, Milan, 1993 p. 24 Busso data i disegni di questa sospensione a metà 1934.

più veloci e raffinate dell'anteguerra. Ma sono meno di 40 esemplari il cui solo telaio costa 109.000 lire.

Per quanto riguarda le vetture stradali, Jano non farà nient'altro durante la sua permanenza in Alfa, a dimostrazione che a quel punto, nel 1935-37, la produzione auto è decisamente secondaria.

5. Le vetture da corsa e l'uscita di Jano

Se la Monoposto Tipo B ha mantenuto la propria competitività fino all'arrivo degli squadroni Mercedes e Auto Union, cioè fino a metà 1934, si usa considerare che i concorrenti, inclusa l'Alfa, siano, da quel momento, inesorabilmente superati. I risultati, a eccezione del famoso GP di Germania 1935 e di gare minori, lo dimostrano: La situazione cambia di poco fino allo scoppio della guerra.

Ci tocca qui affrontare la grande questione della posizione di Vittorio Jano in quel contesto, che alcuni vogliono descrivere come un "limone spremuto"¹⁹, superato dall'innalzamento del livello tecnico impresso dai tedeschi. Non la risolveremo, ma vogliamo fare qualche considerazione sulla mancata competitività delle sue ultime Alfa da GP.

Si può disquisire a lungo sui limiti dello schema di sospensione a "ponte pendolare", come ha scritto in vari articoli Giuseppe Busso²⁰, ma va dato atto a Jano che quel passaggio dal telaio flessibile con balestre rigide a quello rigido con sospensioni più morbide l'ha compiuto egregiamente.

Allora, i tedeschi usavano lo stesso schema di massima, e risulta che la Tipo C di Jano fosse particolarmente maneggevole nei circuiti misti mentre mancava di potenza su quelli veloci. A riprova, gli organizzatori italiani cambiarono la sede del GP d'Italia da Monza a Livorno nella speranza di favorire l'Alfa.

Anche se la 12C37 si rivelò carente in stabilità e tenuta a fine 1937, non si può dire che Jano non sia stato all'altezza della nuova tecnica in quanto il modello precedente, con lo stesso identico schema di sospensioni, era stato un successo. Cosa ci fosse di sbagliato nel telaio della 12C37 non lo sapremo probabilmente mai.

Anche se i tedeschi passarono più velocemente al ponte De Dion, non riuscirono al primo colpo. Per quanto si riferisce all'Alfa Romeo, va ricordato che, pur con De Dion sperimentali sin dal 1940, l'Alfetta con questo ponte corse solo la sua ultimissima gara, GP di Spagna 1951, con tutte le vetture. Vorrà pure dire che non era la panacea, almeno nelle esecuzioni prese in considerazione.

D'altronde, come ha rilevato Donatella Biffignandi in un articolo approfondito su Jano²¹, nel 1936 il progettista identificava la sfida del momento nella metallurgia: i tedeschi erano stati bravi a creare leghe leggere e resistenti che, con la formula 750 kg, consentivano di proporre auto di cilindrata e potenza maggiore. Ebbene, per quanto riguarda la costruzione dei telai (*"La tecnica del telaio, per esempio, non è tecnica di disegni che in piccola parte. E' tecnica metallurgica, invece"*²²), sappiamo oggi con l'analisi dei telai da corsa Alfa Romeo

¹⁹ L'espressione "squeezed lemon" viene usata - non come giudizio personale - da Borgeson, op. cit., p.91

²⁰ Giuseppe BUSO, "Un ponte sulla storia", in *Ruoteclassiche* N°25, gennaio 1990. Busso è fervente sostenitore del ponte De Dion al posto del pendolare, e a pagina 21 rileva la sconfitta della 158 di fronte alle Mercedes *"naturalmente con quello stesso De Dion"*. Le note tecniche dell'Alfa Corse relative a quella corsa notano che le 158 sono più lente delle Mercedes W165 sui rettilinei, ma più stabili in curva.

²¹ Donatella BIFFIGNANDI, "Una vita dai toni forti", in *Auto d'Epoca* N°1, anno XXIII, gennaio 2006

²² Intervista a V. Jano, in RACI 23 febbraio 1936, citato da BIFFIGNANDI op. cit. p.69

degli anni Trenta che venivano usate leghe d'acciaio avanzatissime per l'epoca, allora quasi sconosciute.²³.

L'evoluzione delle potenze è un punto forse più dolente. Ma è solo la Mercedes che raggiunse potenze specifiche notevolmente superiori, mentre l'Auto Union, fino al 1937, contava su una cilindrata di molto maggiore.

Il problema delle Alfa GP di Jano si può riassumere un po' brutalmente così: sarebbero state competitive con le monoposto tedesche dell'anno prima. Dirlo oggi, o anche negli anni Settanta, sembra una presa in giro: il progresso è tale che una vettura dell'anno prima è per forza superata. Nel caso degli anni Trenta, è certo che le due marche tedesche hanno notevolmente accelerato il tempo del progresso nei GP.

Ma più che altro, va riconosciuto a Jano che questo ritardo non è completamente di sua responsabilità. La Tipo C 8C, poi la 12C36, poi ancora la 12C37 sono vetture che arrivano in pista con notevole ritardo sui piani iniziali. Abbiamo già accennato allo studio delle sospensioni nel 1934, mentre l'auto è pronta solo nel settembre 1935. Il suo primo motore, l'8C da 3.822 cc era stato all'esordio in gara al GP di Francia in giugno.

In questo contesto, l'appunto sulla competitività ad una stagione di distanza ha qualche senso. Luigi Fusi, forse nel difendere la memoria del suo ex-maestro, racconta²⁴: *"A motivo di importanti impegni che l'Alfa Romeo aveva con l'Aeronautica nella costruzione dei motori d'aviazione per la guerra in Etiopia, i particolari costruttivi di questa nuova vettura subirono dei ritardi"*. Più avanti: *"il reparto lavorazioni parti sperimentali costruiva particolari per l'aviazione nella quasi totalità del suo organico e il reparto sperimentale auto era ridotto a una decina di unità, una parte del personale essendo stata trasferita alla Scuderia Ferrari"*.

Questo racconto pare attendibile alla luce degli impegni e delle difficoltà che si possono riscontrare in Alfa per il raggiungimento dei ritmi di produzione dei motori d'aviazione, e dal numero ridottissimo di auto prodotte in quelli anni. Il motore 12 cilindri previsto sin dall'inizio per la Tipo C, fu progettato nel 1934 (con l'aiuto di Bruno Trevisan, di cui riparleremo più avanti, assunto l'1 ottobre per quel compito) ma non girò al banco prima di gennaio 1936²⁵.

Sull'ultima Alfa di Jano, sempre Fusi precisa: *"dopo la prima metà del 1936 Jano iniziò ex-novo il progetto di una nuova vettura Grand Prix che nel 1937 fosse in grado di competere ad armi pari con le vetture tedesche. [...] Jano [era] molto fiducioso e tranquillo, specie dopo le promesse fattegli dalla direzione all'inizio dei lavori per la sua costruzione. Purtroppo però anche per questo modello la consegna dei particolari non fu tempestiva"*²⁶. E' questo il contesto del fallimento della 12C37, che si usa considerare causa dell'allontanamento di Jano dall'Alfa.

La testimonianza di Enzo Ferrari²⁷ puntualizza che quella disfatta con la 12C37 non fosse che una parte della difficile posizione di Jano in Alfa: *"Q.: Non c'è stata pertanto una ragione di tipo tecnico nell'allontanamento di Jano, nel 1937, dall'Alfa? R.: No, o almeno non solo"*.

²³ Da corrispondenza privata con Simon Moore in riferimento alle 8C2900A e alle auto da GP di fine anni 30. Vedere anche S.MOORE, op. cit., p.860 in riferimento ai telai 8C2300.

²⁴ L. FUSI, E. FERRARI e G. BORGESON, *Le Alfa Romeo di Vittorio Jano*, op. cit., p. 20.

²⁵ D. Biffignandi, op. cit., p. 67

²⁶ L. FUSI, E. FERRARI e G. BORGESON, op. cit., p.20

²⁷ Ibidem, p. 29.

Non risolveremo certamente qui una questione alla quale sia Duccio. Bigazzi sia Angelo Tito Anselmi, nella conferenza del 1995, non si ritenevano in grado di rispondere, ma possiamo provare a mettere insieme alcuni elementi della personalità di Jano e confrontarli con le idee di Gobbato.

Ferrari dice: "*Jano era un uomo che non lasciava molto spazio, era una personalità, direi, ingombrante*"²⁸. "*Era un uomo di grande buon senso pratico, un uomo che quando gli si proponeva o gli si suggeriva qualcosa non era davvero incline ad accettarla subito. [...] Era un uomo di grande onestà tecnica, a scoppio ritardato forse*"²⁹ "*Jano era l'uomo che partiva con la sua idea e pretendeva che gli altri la seguissero*"³⁰. Giudizio confermato e integrato nell'articolo di Donatella Biffignandi con la citazione seguente: "*Personalità ritrosa e austera*"³¹ e con episodi riferiti alla successiva attività in Lancia³². Ferrari attribuisce il progressivo distacco tra Gobbato e Jano al piano personale, chiamando in causa sia l'attrazione di Gobbato per la personalità di Ricart (su cui torneremo) sia per l'assunzione da parte di Gobbato di suoi conterranei: Trevisan e Constantini³³. Se ora proviamo a trovare un riscontro all'idea, sostenuta da Ferrari e Biffignandi, che "*Gobbato non riteneva più Jano un uomo d'avanguardia*"³⁴, vediamo di confrontare questa descrizione della personalità di Jano con un altro pezzo dell'articolo di Gobbato in "Scuderia Ferrari": "*Se invece la mentalità artigiana permane, il capo non crede che a se stesso, al suo passato, compiacendosi e rafforzandosi nella convinzione della bontà del suo sistema, nel confronto con l'ottenuto*"³⁵.

Pur rimanendo consapevoli che Gobbato si riferisce più al lavoro d'officina che alla concezione e alla progettazione, realtà che appunto lui vuole separare nettamente, la schiettezza del tono di Gobbato a proposito del contrasto tra efficienza industriale e individualismo dei "capi artigiani" può probabilmente illustrare in parte il giudizio di Gobbato sul ruolo di Jano, anche se questa (e ne siamo ben consci) è un'interpretazione più che un dato di fatto³⁶.

E' comunque poco probabile che sia stato Gobbato a spingere Jano verso l'uscita. Le fonti già citate si esprimono in merito a una decisione presa da Jano "con coerenza". Di sicuro, la stampa, di cui sappiamo quanto i toni nazionalistici sconfinavano nel grottesco, sparò a zero dopo la brutta figura della 12C37 al GP d'Italia 1937. E infatti la sfera di responsabilità di Jano si restrinse ulteriormente con l'avvento della 158 disegnata da Colombo, il suo ex-assistente, presso la Scuderia Ferrari. Dopo l'annuncio, sempre con lo stesso tono, parlò di "*ricordevole saluto delle armi*"³⁷. Le "verità" della stampa di allora erano, diciamo, sicuramente "politiche".

Altra riflessione suggerisce il verbale della riunione di consiglio d'amministrazione Alfa del 30 dicembre 1937. Il punto sarebbe probabilmente chiarito se sapessimo in quali

²⁸ Ibidem

²⁹ Ibidem, p.31

³⁰ Ibidem, p.32

³¹ D. Biffignandi, op. cit., p. 71

³² Si cita l'esempio di una sospensione disegnata da Massimino, inizialmente rifiutata da Jano, poi fatta propria anni dopo a dispetto del brevetto.

³³ L. FUSI, E. FERRARI e G. BORGESON, op. cit., p. 30

³⁴ D. Biffignandi, op. cit., p. 68

³⁵ Ugo GOBBATO, "Politica organizzativa", op. cit.

³⁶ Questa interpretazione "allargata" coincide comunque con un'analisi di E. Geerkens sul ruolo del discorso razionalista come modo di prendere il potere nelle imprese a quell'epoca: la stessa analisi potrebbe essere applicata all'esempio della Fabrique Nationale in Eric GEERKENS, *La rationalisation dans l'industrie belge de l'Entre-deux-guerres*, Palais des Académies, Bruxelles, 2004, pp. 300-304. Ringraziamo l'autore per averci segnalato il parallelismo.

³⁷ Espressione citata da D. Biffignandi, op. cit., p. 69

termini: "Il Direttore Generale illustra le vicende della Società nel ramo delle corse automobilistiche, e lo stato di cose che ha condotto alla liquidazione del Comm. Jano e alla stipulazione di nuove intese col Comm. Ferrari"³⁸. Questo documento ci consente solo di conoscere una risposta di Gobbato a un consigliere particolarmente sensibile all'argomento corse³⁹ in cui dice: "Di essersi fatto promettere dal Comm. Jano di non intraprendere altra attività senza prima interpellare l'Alfa Romeo, la quale - in ogni caso - potrà sempre essere in grado di offrire all'interessato la possibilità di una consulenza"⁴⁰.

Jano entrò in Lancia nel febbraio successivo, quindi niente consulenza per l'Alfa. Si deve quindi riconoscere che davanti al CdA, Gobbato presenta ancora la figura di Jano come una possibile risorsa, non come qualcuno che era doveroso allontanare, e che la decisione non sia stata tutta di Gobbato. Certo la consulenza sarebbe una soluzione meno organica della direzione tecnica, ma vedremo appena più avanti che "Consulente" era appunto la mansione ufficiale del suo successore, Wifredo Pelayo Ricart.

6. Il nuovo corso e i successori di Jano: l'attività sportiva

L'assetto della progettazione auto in Alfa Romeo dopo le dimissioni di Jano potrebbe bastare a dimostrare che quantomeno non era un evento premeditato. Se Wifredo Ricart diventa di fatto responsabile di tutti i settori tecnici, lo fa in quanto, da semplice consulente, ha l'incarico di seguire i progetti avanzati non la gestione dell'immediato.

Gioacchino Colombo, un'altro "ingegnere" senza laurea né diploma⁴¹, ma ritenuto brillante braccio destro di Jano sin dai tempi della P2, nominato capo del ufficio disegni nel 1928, riprende immediatamente la responsabilità delle auto da corsa. Dopo aver disegnato la futura 158 presso la Scuderia Ferrari dal maggio 1937 in poi, gli spetta la responsabilità di due dei tre (!) modelli da GP per il 1938: la 308 e la 316 (quest'ultima con V16 disegnato da Massimino in chassis esistenti). Rimane di fatto presso la Scuderia Ferrari fino al 1939⁴². Ha molto da fare con lo sviluppo della 158 che, seppure competitiva sin dall'inizio, conosce anche diverse battute d'arresto, in occasione delle quali affiorano contrasti di vedute tra lui e Ricart⁴³.

Il surriscaldamento delle 158 al GP di Tripoli 1939 ci offre una finestra sulle responsabilità nel campo delle gare nel 1939. Colombo era responsabile della preparazione delle vetture, ma scarica la responsabilità della sconfitta su un'iniziativa di Meo Constantini, direttore sportivo, che ha fatto abbassare la pressione nel circuito di raffreddamento. Allo stesso tempo, forse anche prima in quanto la corrispondenza è incompleta, Ricart scrive a Harry Ricardo su vari aspetti del motore 158 e muove vari appunti, tra l'altro sulla circolazione dell'acqua nella testa⁴⁴. Il circuito sarà poi modificato e il problema verrà risolto definitivamente.

³⁸ Archivio Storico Alfa Romeo, verbale del CdA del 30 dicembre 1937, p. 20

³⁹ Se l'interesse dell'amministratore avv. Mauro era di carattere politico, non si può escludere che pure in sede riservata come il CdA la risposta di Gobbato fosse anch'essa politica. Su quest'ultimo aspetto vale forse la pena citare la frase secondo cui: "La maggiore unità di indirizzo così raggiunta [con la creazione di Alfa Corse] potrà dare risultati migliori, ai fini che le Alte Autorità sollecitano".

⁴⁰ Ibidem

⁴¹ Enzo Ferrari gli inventa una laurea svizzera mentre è entrato alla Romeo su concorso nel 1924, dopo aver iniziato alla Tosi all'età di 14 anni. Cf BORGESON, op. cit. e FUSI, FERRARI e BORGESON, op. cit.

⁴² L. FUSI, op.cit., p.821. Più probabilmente 1938 in quanto la preparazione delle auto da GP viene rimpatriata al Portello con la creazione dell'Alfa Corse, Modena rimanendo solo una struttura di assistenza ai clienti sportivi.

⁴³ Cf. David VENABLES, *First among champions*, Haynes Publishing, Sparkford, 2000, p. 146

⁴⁴ Ed MC DONOUGH, *Alfetta*, Crowood Press, Ramsbury, 2005, p. 49

La posizione di Wifredo Ricart rimane quindi strana dal punto di vista dell'organico, se si pensa alla priorità che Gobbato dà all'organizzazione: risulta a libro paga solo dall'ottobre 1937⁴⁵ ed è semplice consulente fino al 1940. Nell'aprile di quell'anno⁴⁶, diventa Consulente Tecnico presso la Direzione Generale e sembra che dal punto di vista dell'organico ufficiale risulti Gobbato stesso quale capo della Direzione Progettazione e Esperienze con Ricart suo assistente con ruolo di direzione e coordinamento.⁴⁷ In realtà si occupa di tutta la progettazione e degli studi speciali dal 1938, come mostra l'esempio dei problemi della 158, o l'esperienza di montare il suo ponte De Dion su una "158D" con la quale Attilio Marinoni si uccide in prova sull'autostrada Milano-Gallarate il 18 aprile 1940.

A parte i suoi lavori per l'aeronautica e sui motori diesel, che esulano da questo saggio, Ricart si occupa di una nuova generazione di auto da GP, decisamente più ambiziose di quelle messe in linea nel 1938. Punta a rendimenti decisamente superiori⁴⁸ e adotta schemi di telaio e sospensioni decisamente moderni (quadrilateri davanti per la 512; De Dion dietro; motore posteriore per la 512; inoltre motori dalle misure quadre).

Sin dall'aprile 1938, avvia una collaborazione con Harry Ricardo, che deve essere rimasta segreta o aver avuto serie coperture politiche. L'archivio della Ricardo Consulting Engineers tiene però traccia di una visita di Sir Harry al Portello a metà giugno 1938 e Fusi ha trovato appunti relativi ad un'altra visita in data 11 marzo 1939⁴⁹. Il motore 162, 4 valvole per cilindro, viene disegnato da Ricart tra agosto 1938⁵⁰ e novembre 1939 sotto la consulenza di Ricardo, testimoniata da una fitta corrispondenza tra i due.

Si tratta dunque di due progetti molto avanzati, previsti per il 1940, per i quali Ricart ha ricevuto da Gobbato notevoli risorse (altro che quelle di Jano) e appoggio politico, poiché il motore 162 gira al banco ai primi di dicembre 1939⁵¹, ma è già diventato un "progetto secondario".

Questo tendrebbe ad accreditare la differenza generazionale e di preparazione tecnico-teorica tra Jano e Ricart, col secondo forse più vicino alle concezioni razionalistiche di Gobbato, come spesso sostenuto. Lo studio approfondito delle questioni teoriche al di fuori da qualsiasi tradizione casalinga⁵², se riferito alle considerazioni di Gobbato nell'articolo del 35 in "Scuderia Ferrari", sembra più consono al modo di vedere di Ricart. La guerra stroncò del tutto la 162, in quanto le autorità sportive italiane puntavano, già per la stagione 1940, su gare

⁴⁵ Anche se non è l'argomento principale qui, non si può trascurare del tutto l'aspetto politico della presenza di Ricart in Alfa. Ferrari maligna su Ricart nominato Vice-Alcade di Barcellona, carica mai ricoperta poiché Ricart rimane a Milano e ci fa trasferire la famiglia. Tuttavia, nel libro C. MOSQUERA e E. COMAS-CROS, *Ricart-Pegaso La pasión del automovil*, Arcris Ediciones, 1988, a p. 31, la biografia di Ricart precisa che al momento della ribellione franchista in Spagna, Ricart era in Italia, e andò a Roma a mettersi a disposizione dei nazionalisti. Divenne consigliere per l'aeronautica agli ordini del generale Kindelan, che ricevette al Portello nel 1939. Ferrari sbaglia quindi il riferimento, ma in realtà Ricart prese di persona una posizione politica esplicita. La fine del contratto con l'Alfa Romeo a fine marzo 1945 lo vede rifugiarsi in Vaticano da dove rientra in Spagna a dicembre.

⁴⁶ L. FUSI, op.cit. Sembra che la cosa abbia necessitato una deroga al divieto di attribuire a stranieri compiti strategici.

⁴⁷ Elvira RUOCCO, *Uomini e vetture, La progettazione in Alfa Romeo*, su www.alfasport.net

⁴⁸ Cf BORGESON, op. cit., p. 129

⁴⁹ Brian LOVELL, "Ricart, Ricardo and the Alfa V16 racing engine", in *Historic Racing*, december 1994

⁵⁰ Elvira RUOCCO, "L'Alfa solo sognata", in *La Manovella*, Ottobre 2001, p.40 cita un disegno del motore 162 completo, firmato Ettore Pagani, datato 17/11/1938

⁵¹ Ibidem. Borgeson, op.cit. p.129, invece indica 12 marzo 1940

⁵² B LOVELL, op. cit., entra nel dettaglio di disegno delle teste, delle molle valvole, delle canne cilindri, ecc. discussi tra Ricart e Ricardo.

per le monoposto con motore 1.500 cc⁵³ e la vettura fece solo qualche prova con Ricart stesso alla guida, in giugno 1940.

La 512, disegnata dopo, fu invece sviluppata durante e anche dopo la guerra⁵⁴. Sebbene modificata a più riprese durante la guerra, e risultando quasi 100 CV più potente della 158, non riuscì a ottenere tempi equivalenti in prova. I giudizi sulle cause sono molti. Sanesi racconta persino di aver fatto impugnare ad un tale Degiuseppe, un omone che lavorava all'assemblaggio sperimentale, l'intero assale anteriore della vettura che quasi cadde a pezzi⁵⁵. Lo stesso Sanesi poi ritiene che la posizione di guida fosse troppo in avanti per consentire al pilota di "sentire la macchina" mentre in una relazione del 20 giugno 1946, Carlo Canavesi si attribuisce il merito di quasi tutte le prove effettuate durante la guerra, e ritiene la vettura "perfettamente stabile" pur condividendo l'analisi di Sanesi sull'inconveniente della posizione di guida per i percorsi misti. Sembra più convincente l'analisi di Giuseppe Busso che vede nel disegno del De Dion una geometria aberrante dell'asse di rollio⁵⁶.

Di Ricart in materia di auto da corsa Alfa Romeo si potrebbe anche ricordare l'avveniristica Sport Tipo 163, realizzata nel 1941, con carrozzeria chiusa e motore centrale (a 16 cilindri, ma era prevista anche una possibilità di montare un 12 cilindri⁵⁷), ma seppur quasi finita non fu mai ultimata nè provata, e finì rottamata nel 1953.

7. La progettazione di serie dopo Jano

La posizione di Ricart a fine 1937 lo dedica a "studi speciali", tra cui i progetti da corsa accennati sopra. Colombo, d'altra parte, è distaccato alla Scuderia Ferrari e passerà di conseguenza all'Alfa Corse.

Spetta a Bruno Trevisan, un'altro perito industriale, assunto nell'ottobre 1934 e proveniente dalla Fiat Aviazione, farsi carico della progettazione delle vetture di serie. Ha lavorato a fianco di Jano, ma per molto meno tempo che Colombo, e ricordiamo che nel 1935-37, la produzione auto dell'Alfa è trascurabile. Di Trevisan si sa pochissimo, la nota biografica più dettagliata l'abbiamo trovata in A.T. Anselmi, *Alfa Romeo 6C2500*⁵⁸.

Trevisan comincia con l'aggiornamento della 6C2300B, che nel maggio 1939 viene presentata alla stampa, sembra in un unico esemplare, come 6C2500, mentre le versioni da corsa sport Tipo 256 hanno esordito alla Tobruk-Tripoli a marzo. Oltre all'aumento di cilindrata, ha provveduto ad abbassare il posto di guida in modo da consentire ai carrozzieri linee più filanti. Sarà, per questo e per motivi di opportunità negli anni a venire, un telaio sul quale saranno create moltissime carrozzerie di gran rilievo. Ma si tratta, tutto sommato, di un piccolo aggiornamento a un modello esistente, pur se destinato ad essere prodotto per altri 11 anni.

I nuovi modelli sui quali Trevisan imposta il lavoro dal 1938 in poi si collocano come sostituti alla produzione tradizionale Alfa, cioè con la terminologia di Gobato del 1934, la vettura turismo e la gran turismo sportiva. Il progetto S11, un V8 da 2 260 cc, andrebbe a sostituire la 6C, e lo S10, un V12 da 3.560 cc sarebbe l'erede della 8C. Non si tratta quindi di

⁵³ Memorandum di riunione tra rappresentanti sportivi italiani e tedeschi a Merano l'8 gennaio 1940

⁵⁴ Al Consiglio di Gestione del 15 aprile 1946, il presidente Gallo diceva che dopo aver speso 50/60 milioni di lire per quella macchina era intenzionato ad andare avanti appena avrebbe trovato le condizioni per proseguire le prove.

⁵⁵ Aneddoto riportato da Borgeson, op.cit. p.131

⁵⁶ Giuseppe BUSSO, "Un ponte sulla storia", op.cit., p.20 e Giuseppe BUSSO, "Quel fascino del "molleggiato", in *Manovella e ruote a raggi*, N°2 Marzo-Aprile 1989, p87

⁵⁷ Elvira RUOCCO, *L'Alfa solo sognata*, op.cit.

⁵⁸ Op. cit., p. 16

modelli previsti per essere prodotti in grandi numeri: l'idea del 1934/35 è accantonata, in una fabbrica che stenta a sfornare i motori d'aerei ordinati dalla Regia Aeronautica. Questi due progetti riprendono certi concetti di Jano, in particolare le sospensioni anteriore e posteriore: il famoso ponte pendolare, una volta con barre di trazione, l'altra con molle elicoidali. La motorizzazione, ad alto frazionamento, rispecchia pure i concetti tradizionali Alfa: un albero per bancata per le versioni normali, con versioni Sport previste con doppio albero. La principale innovazione è che questi due progetti sono, per la prima volta in Alfa, a scocca portante.

I lavori vanno avanti fino al 1941 e due esemplari completi di ogni tipo ("a guida interna") vengono realizzati. Si trovano in fabbrica a fine 1945.

Il 31 maggio 1941, Gobbato con una comunicazione assai brutale: "*Dispon[e] che siano sospesi tutti i lavori riferentisi a tali vetture*" e incarica l'ing. Ricart di: "*Preparare e seguire la progettazione di una vettura che corrisponda alle caratteristiche [...] definite con la D[irezione] V[endita] A[utoveicoli]*"⁵⁹. Il riferimento alle indicazioni della Direzione Vendite è esplicito e fa riferimento ad una comunicazione in data 7 maggio 1941 nella quale vengono definite le caratteristiche di una vettura da vendere in 2/3.000 unità annue, partendo dalle caratteristiche di modelli di marche concorrenti.

Prima di leggere questa decisione come un siluramento dell'operato di Trevisan, va rilevato che cambia decisamente la collocazione di mercato del progetto, cioè si tratta di una decisione strategica di Gobbato. Si punta ad una macchina più: "*Semplic[e] di costruzione*" e di "*facile manutenzione*", di "*tipo medio*", con "*ripresa brillante, ma progressiva e dolce anche a basso regime*"⁶⁰. Il prezzo dovrebbe restare entro il 10% in più rispetto alla Lancia Aprilia.

Ma l'incarico all'ing. Ricart di impostare il nuovo progetto (Ricart finora non risulta sia mai stato incaricato di progetti per la serie) forse può anche essere letto alla luce delle parole: "*Esaminati tutti i precedenti riferentisi ai prototipi delle vetture S10 e S11*" con cui comincia la lettera-ordine. Busso, nel suo articolo sulla Gazzella, oltre a puntare il dito su caratteristiche tipiche di Jano come sospensione pendolare e regolazione valvole, parla di "*idee confuse*"⁶¹: esisteva, infatti, il progetto di una versione S10SS berlinetta con ponte rigido su balestre al posteriore. La cosa mal si combina col cambio in blocco col differenziale del progetto base.

Dalla lettura di un paio di relazioni relative alla S10, si può infatti rimanere perplessi, quando, nel discutere della vettura con cui affrontare le (ipotetiche!) Mille Miglia 1941, il gruppo di lavoro di Trevisan presenta stime che, a un lettore un po' preparato, ma non professionista, sembrano comunque approssimative.

In un documento datato maggio 1940 sulla S10SS, presa in considerazione per le MM 1941, vengono calcolati pesi difficilmente attendibili se confrontati con le vetture esistenti, dei cui sono noti i pesi complessivi. Il V12 tutto in alluminio ha un peso un po' inferiore al 6C in ghisa: se ne deduce un peso complessivo della vettura di molto inferiore a quello della 412, che monta un V12 da GP di peso paragonabile. Si prospetta l'uso del cambio della 6C2500, pur con potenza maggiore, in quanto con la leggerezza dell'auto la coppia resistente sarebbe minore⁶². Un altro documento⁶³ sullo stesso argomento discute i vari tipi di motori per una

⁵⁹ Lettera riprodotta in G. BUSSO, "Il mistero della Gazzella", in *Ruoteclassiche* N°16, marzo 1989

⁶⁰ Comunicazione della DVA alla DG e ai servizi studi e progettazione del 7 maggio 1941.

⁶¹ G. BUSSO, "Il mistero della Gazzella", op. cit. p. 28

⁶² Il cambio della 6C2500, si capisce, è necessario se si passa al ponte rigido, poiché è l'unico cambio anteriore disponibile

⁶³ "Programma Mille Miglia", datato 13 maggio 1940

vettura vincente alle Mille Miglia. Da un calcolo basato sulla sola area di passaggio dei gas d'ammissione, si calcolano potenze in funzione dei regimi ottenibili, salvo ignorare il risultato del calcolo quando tale regime appare eccessivo: "*Poiché questo praticamente appare un po' dubbio, limitiamolo*" ecc. Senza poi sapere, in quanto alla lettura la cosa pare irrilevante, se si tratta di un motore a semplice o doppio albero a camme.

Forse un lettore che conosce meglio le usanze tecniche dell'epoca potrà fare un'interpretazione più benevola del documento, ma questo sembra illustrare le idee confuse di cui parla Busso, e non fa di Trevisan un successore di Jano che meglio corrisponda ai criteri espressi da Gobbatto. Va notato anche che il tono di varie comunicazioni di quell'epoca sembra molto difensivo: ognuno cerca di far valere il proprio operato come se fosse in bilico, e questo può anche essere detto dei toni un po' trionfalistici di Ricart in merito ai risultati al banco del motore 512⁶⁴.

8. I progetti del tempo di guerra

Dopo la lettera del 31 maggio 1941 che stronca le S10 e S11, Ricart non perde tempo per impartire le indicazioni per il nuovo progetto, che non sarà la 6C2000 Gazzella (progetto 1352), ma uno che meglio rispecchia le idee di Ricart, la 1350⁶⁵. Lancia le impostazioni già il 5 giugno per motore e sospensione anteriore.

Si tratta di una vettura con motore 6 cilindri in linea di 2.600 cc che riprende caratteristiche del motore avio a 28 cilindri, il 1101, cioè il semplice albero a camme con ripresa automatica del gioco valvole. Stranamente, il progetto 1301 si riferisce ad un motore aspirato ma, anziché come da tradizione prevedere una versione sportiva bialbero, il 1302 sarebbe dotato di compressore. Strano perché i regolamenti sportivi hanno messo al bando il compressore, quindi la versione sportiva risulterebbe non idonea alle corse.

In materia di sospensioni, davanti imposta triangoli trasversali, anche questa una scelta al passo con i tempi, e dietro, viene da dire ovviamente, un De Dion, col tipico difetto di geometria. Il cambio rimane in blocco, posteriormente. Sembra che il progetto 1350 non abbia mai superato la tavola da disegno. La letteratura cita alternativamente metà 1942 o metà 1943 per l'interruzione dei lavori e il passaggio alla Gazzella. Forse, in realtà, lo sfollamento non ha concesso di continuare a lavorare sul progetto delle auto prima di ripartire nel 1943 con la 1352.

Abbiamo quindi un concentrato di concezione di Ricart, che ritroveremo pari pari sulla Pegaso del dopo guerra per quanto riguarda il telaio. A proposito di questo, mentre Busso insiste sulle soluzioni moderne di Ricart in fatto di sospensioni, non rileva invece che il progetto 1350 torna al telaio separato, mentre sia le S10 S11 sia la Gazzella innovano con la scocca portante. Una scelta, quest'ultima, potenzialmente problematica a livello di investimenti industriali per una produzione su una certa scala.

Un altro e ultimo appunto su questo progetto. Ricart prevede per la sospensione anteriore varianti di traversa e di ancoraggi dei triangoli, con delle soluzioni alternative "sperimentali". Sarà anche un approccio corretto dal punto di vista scientifico, ma è pure una testimonianza di quanto lontano fosse Ricart dalla progettazione di un'auto pronta per essere prodotta (o anche portata in gara, per quelle esaminate prima). A parte i suoi interventi su progetti in corso, di cui sappiamo poco, non possiamo opporre nessun argomento a chi sottolinea che non c'è un singolo progetto suo che abbia raggiunto la produzione o l'utilizzo.

⁶⁴ Comunicazione del Servizio Studi Speciali alla DG, a firma di Ricart, del 26/4/1941

⁶⁵ La fonte principale delle descrizioni che seguono è G. BUSSO, "Il mistero della Gazzella", op.cit. che è lo studio più dettagliato pubblicato sulla 1350.

In verità, ne esiste uno: un motore marino del tipo 1001 è stato consegnato alla X° flottiglia MAS in poche decine di esemplari, l'ultimo il 14/2/1945⁶⁶.

L'ultimo progetto da prendere in considerazione sotto la direzione di Gobbato è la già accennata Gazzella. Busso, che ha scavato tra i disegni della 1350, precisa nei suoi articoli dei primi anni Novanta che da nessuna parte si legge né si ricorda i motivi dell'accantonamento della 1350 a favore della Gazzella.

In realtà, nel considerare la Gazzella un passo indietro rispetto allo schema della 1350, Busso si concentra sullo studio delle sospensioni e della regolazione valvole. Dà lui stesso una ragione a tale cambiamento di programma⁶⁷ quando ci descrive un'altro progetto mai realizzato, la 6C2500 MI, che avrebbe dovuto far seguito alle carenze dimostrate dalla Coloniale al fronte. La MI, i cui disegni datano maggio 1943⁶⁸, era prevista a quattro ruote motrici e sterzanti, e allo scopo montava le sospensioni anteriori tipo 6C2500 anche dietro. E' lo stesso Busso a raccontarci, nella sua crociata contro il pendolare, come gli esperimenti in tal senso comportassero l'approntamento di un *baquet* con le sospensioni anteriori ai quattro angoli: questa si comportava notevolmente meglio della 6C2500 normale⁶⁹. Da quel successo si trovò lo spunto per uno schema simile per la Gazzella, ma con molleggio a barre di torsione.

Ci troviamo, con quella vettura, davanti a una cosa strana. Busso la legge come una rivincita della "vecchia scuola" con Trevisan al comando. La ritiene un passo indietro, eppure non solo torna al doppio albero a camme, ma si tratta questa volta di una scocca portante disegnata con criteri aerodinamici. Rispecchiava indubbiamente alcuni dettami della comunicazione della Direzione Vendite del 1941: per avere la panchina a tre posti davanti, aveva il cambio al volante, ma a comando idraulico: alla faccia della semplicità!

Questo e altre raffinatezza giustificano il parere attribuito a Garcea⁷⁰ secondo cui: "*Tra questa vettura e una delle automobili di tutti i giorni correva la stessa differenza che c'è fra una locomotiva e una bicicletta*". Strano ancora attribuire questa valutazione a Garcea che, in un memoriale del 19 giugno 1946 a difesa dell'operato della Direzione Esperienze contro le "accuse" del Commissario Pasquale Gallo chiede polemicamente: "*Cos'è che nella Gazzella non va bene. Il motore forse? Il telaio? La carrozzeria? [...] a parere della DPE tali inconvenienti erano talmente trascurabili rispetto a tutto il resto da rendere assolutamente ingiustificato l'abbandono della Gazzella[...] Ma se non andiamo errati forse al Commissario non è piaciuta la forma della Gazzella.*"⁷¹ Sembra più una difesa convinta che una bocciatura...

9. Conclusione

La conclusione di questo saggio non può che prendere la forma di paradossi perché, almeno in parte, teorie, spiegazioni e ipotesi a prima vista coerenti sotto molti aspetti vengono smentiti. Partiamo da Gobbato che è esperto di organizzazione e, per quanto riguarda la progettazione auto, certo di importanza secondaria dal 1935 in poi, sembra più che altro

⁶⁶ Da *Situazione ordini ricevuti nel 1945*, riassuntivo del 31 ottobre 1945, archivio IRI

⁶⁷ In una sua testimonianza più tardiva, scrive esplicitamente: "*Gli studi [della 1350] andarono avanti fino ai primi mesi del 1943, quando a fermarli furono appunto i risultati del prototipo della Coloniale modificata*" Giuseppe BUSSO, "Ricordi di uomini e tecnologie", in *Archivio Storico Alfa Romeo*, vol. III, Milano, 2000, p. 76

⁶⁸ Giuseppe BUSSO, "Tradizione contro trazione", in *Ruoteclassiche* N°29, maggio 1990, p. 22

⁶⁹ A.T. Anselmi, op.cit. p.37

⁷⁰ G. BUSSO, "Il mistero della Gazzella", op.cit. p.31

⁷¹ Memoriale della DPE "*Punti confutati dalla DPE ai casi citati dall'Ing Gallo*" del 19/6/1946, archivio

subire gli eventi: non ha, probabilmente, scelto di allontanare Jano; ha assunto Trevisan, senza laurea, e lo ha promosso perché Jano era partito, non per meriti accertati; Ricart non l'ha scelto, è arrivato con una raccomandazione o comunque un po' per caso; l'ha di fatto messo alla testa di tutta la progettazione, ma senza un posto adeguato nell'organico.

La produzione auto non ha mai raggiunto il livello industriale all'epoca di Gobbato. Si era visibilmente rassegnato a questo stato di cose quando incarica Trevisan di studiare le S10 e S11. Il repentino cambio d'indirizzo del 1941 andrebbe in quella direzione, ma vengono fuori dei progetti comunque non adeguati per costo e complicazione. Tutto questo, e la situazione sul piano sportivo, lasciano un bilancio dove il lascito della vecchia guardia "artigianale" ha salvato il salvabile, cioè almeno l'immagine della marca, con le produzioni sportive e i loro successi nelle gare sport. Il "nuovo" ha partorito poco, anzi praticamente niente, anche se non sempre per demerito di Ricart e dei suoi uomini.

Un'altro aspetto paradossale è che, se leggiamo le descrizioni dei personaggi, abbiamo da un lato Jano con un carattere difficile, accentratore, che lascia poco spazio agli altri; dall'altro, Ricart è descritto come molto più affabile, gli piace discutere ecc. Eppure vediamo che finché c'era Jano il lavoro di squadra funzionava e, ad eccezione delle Grand Prix 1935-1937, sfornava fior di macchine, spesso vincenti alla prima gara.

Invece risulta di difficile lettura il perché di tanta diffidenza nei confronti di Ricart, ma si viene a creare a quell'epoca una competizione tra progettisti che sarà sedata definitivamente solo con la presidenza di Quaroni nel 1952⁷². Non è sempre chiaro quali siano le linee di spartizione, in quanto Busso oppone il gruppo Ricart a quello di Trevisan, ma altre volte sembra che quei due lavorino insieme, contro altri. E' indubbiamente sintomatico quel che rileva Busso nel suo articolo su Ricart: *"Nessuno dei miei calcolatori che dal '48 al '77 ebbero fra l'altro il compito di vigilare anche sulla correttezza delle soluzioni meccaniche, avrebbe mai sottoscritto quella di un asse di rollio de De Dion inclinato verso l'alto"* e un po' più avanti: *"Nessuno potrà mai far dimenticare a Sanesi le sue liti con Ricart a Monza perché non riusciva, con la 512 alle prime uscite, a fare i tempi della 158"*⁷³.

La conclusione la trae Borgeson: *"La squadra rivale, con la sua esperienza, lo sapeva certamente ma se lo tenne per se"*⁷⁴. E' altrettanto indubbio che Gobbato fu incapace di mettere ordine nelle relazioni personali tra i suoi ingegneri in carico della progettazione auto: prendendo il rischio dell'anacronismo, si potrebbe pensare che mancasse di competenze in materia di relazioni umane. Eppure Duccio Bigazzi, nella conferenza del 1995, insisteva sulla sua conoscenza delle persone, maturata con l'abitudine di andare nelle officine.

Infine sarebbe facile addebitare questo oggettivo scempio di progetti alla resistenza al cambiamento, alla *"cocciutaggine della tradizione"* dell'articolo di Gobbato in "Scuderia Ferrari", cioè di opporre i "buoni" moderni ai "cattivi" tradizionalisti. Sarà pure vero che, se Ricart non ha lasciato nessun tipo di veicolo da produrre o fare gareggiare, ha allevato una straordinaria squadra di tecnici che riuscì, nel dopoguerra, a fare dell'Alfa Romeo una vera industria automobile.

Tra di loro, Busso, spesso citato perché ha scritto molti pezzi importanti su questi argomenti, viene ricordato come una personalità difficile, scontroso. All'opposto, su Orazio Satta Puliga è impossibile trovare un'apprezzamento negativo. Eppure qui si annida l'ultimo paradosso di queste vicende: Busso difende in ogni riga dei suoi articoli l'operato di Ricart, lodando le soluzioni avanzate e scusandone i difetti, mentre nel suo bel libro di ricordi

⁷² A.T. Anselmi, op.cit. p.21

⁷³ G. BUSSO, "Quel fascino del "molleggiato", op.cit., p.87

⁷⁴ Borgeson, op. cit. p. 131

Giampaolo Garcea racconta come fosse il gentile Satta a chiamare il 28 cilindri d'aviazione allora allo studio il "*catorcio vendicatore*"⁷⁵.

⁷⁵ Cioè che "*tutti gli affronti subiti dalle buone regole di progettazione sarebbero state vendicate [in sala prova]*" in Gian Paolo GARCEA, *La mia Alfa*, Giorgio Nada, Milano, 1993, p.49