

## LE ALFA ROMEO AD OTTO CILINDRI

L'Alfa Romeo 8C 2300 è stata definita da Simon Moore, massimo studioso di vetture sport Alfa Romeo degli anni trenta, *"leggendaria"*: *"the ultimate sports car of its time"*, ossia la vettura sport "definitiva", fondamentale, del suo tempo, affiancata successivamente dalla sorella maggiore 8C 2900, a sua volta destinata a diventare *"immortale"*, come tutte le cose belle, senza tempo, per le quali l'attualità non ha più senso. Denis Jenkinson, famoso giornalista-fotografo e coéquipier di Stirling Moss nella Mille Miglia del 1955, scrisse quello che potrebbe essere il miglior saluto a chi si appresta a vivere un raduno di vetture Alfa Romeo ad otto cilindri degli anni trenta: *"benvenuti nel piccolo e selezionato club di persone che si sentono tremare le ginocchia di fronte ad un'Alfa 8C 2300"*. Come dargli (o dar loro...) torto? Autocar, prestigiosa rivista britannica, scrisse nel 1932 a proposito della 2300 con compressore: *"La tremenda riserva di potenza e la terrificante accelerazione non possono far passare sotto silenzio l'incredibile elasticità del motore, che consente addirittura di riprendere da soli 15 km/h con la quarta innestata, o la potenza dei freni, o, ancora, la superba tenuta di strada"*. Le fa eco David Scott-Moncrieff, altro grande storico delle vetture classiche degli anni trenta e quaranta: *"All'Alfa Romeo va un merito davvero unico: quello di avere prodotto due delle migliori macchine della storia dell'auto in un solo decennio"*. Sono vetture di una bellezza straordinaria, ed incontestabile; sono potenti, ed emanano quel fascino fortissimo e impalpabile del vincente. Perché furono anche incredibilmente vincenti. L'albo d'oro della sola 2300 annovera quattro vittorie una di seguito all'altra a Le Mans (1931/2/3/4), più un buon secondo posto alla Le Mans del 1935; due vittorie alla 24 Ore di Spa (1932/33); tre vittorie consecutive alla Targa Florio (1931/32/33); tre, sempre consecutive, alla Mille Miglia (1932/33/34). Ossia ha vinto in tutte le maggiori gare del tempo, e non una volta sola. La 2900 non fu da meno: quattro vittorie alla Mille Miglia (1936/37/38 e 1947, dunque l'ultima a dieci anni dopo l'introduzione del modello); e vittoria anche alla 24 Ore di Spa, nel 1938, per citare solo le più importanti.

Se si vuole ripercorrere la genesi e la storia di questi due formidabili esempi della costruzione automobilistica italiana degli anni trenta, occorre necessariamente citare l'ingegnere Vittorio Jano, piemontese, creatore di entrambe, entrato all'Alfa nel 1923. La sua prima creazione fu proprio una otto cilindri, la P2 del 1924, una grand prix di grande valore tecnico. Nel progettartela, partì dall'impostazione (motore due litri a otto cilindri in linea) già sperimentata con successo dalla Fiat, casa per la quale Jano aveva lavorato dal 1911 al 1923 e che a sua volta si era ispirata alla Peugeot Grand Prix del 1914 e alla Mercedes Grand Prix dello stesso anno. Pose però una speciale attenzione all'uso del compressore. Progettò un compressore collegato ai carburatori tramite un "polmone" alettato, dunque non più attaccato direttamente al motore. Il rapporto di compressione arrivava così a 6,5:1, anziché 5,5:1. Il primo collaudo della vettura fu alla prova delle 200 miglia sul circuito di Cremona nel giugno 1924. La nuova vettura fu iscritta quasi in sordina, e sbalordì tutti ottenendo

sui cinque giri una media di 158 km/h e sui 10 km lanciati quella di 195 km/h, un record. Il debutto vero e proprio avvenne al 2° Gran Premio d'Europa, in calendario il 3 agosto 1924 a Lione e si risolse con una splendida vittoria di Campari sulla nuova P2. Per Jano, un trionfo, confermato dalla vittoria il 19 ottobre al Gran Premio d'Italia, dove sbaragliò i (pochi) concorrenti superstiti. Con questa gara l'Alfa Romeo, casa ancora giovane rispetto alla Fiat soprattutto dal punto di vista sportivo, aveva sicuramente conquistato il suo "posto al sole", e la Fiat si rese ben conto di aver perso il predominio, tanto da mettere in programma il proprio ritiro dalle corse. La P2 proseguì la sua carriera vincendo nel 1925 il Gran Premio del Belgio e poi di nuovo il GP d'Italia, e conquistando per l'Alfa il primo Campionato del Mondo Costruttori.

Intanto Jano veniva incaricato dalla direzione dell'Alfa Romeo di iniziare il progetto di una vettura leggera di media cilindrata, dalle prestazioni brillanti, che prese successivamente il nome di 6C 1500. Jano, assistito da Luigi Fusi, Gioachino Colombo e Secondo Molino, pensò ad una vettura a sei cilindri, da un litro e mezzo, compendio delle due linee di tendenze allora in voga: la vetturessa, generalmente a quattro cilindri e un litro di cilindrata, e la vettura di lusso, a sei/otto cilindri ed almeno due litri. Ne risultò una vettura agile, veloce, maneggevole e brillante, il cui motore, soprattutto nelle versioni Sport e Super Sport, beneficiava dell'esperienza acquisita sui campi da corsa con la P2. Presentata al Salone dell'Automobile di Milano dell'aprile 1925, fu una vettura di grande successo, sia commerciale sia sportivo. Nel febbraio 1929 venne presentata al Salone dell'Automobile di Roma la 6C 1750, una vettura che portava la 6C 1500 ad uno sviluppo sensazionale, non solamente perché di cilindrata maggiorata, ma per l'insieme del progetto, riconosciuto all'unanimità come un capolavoro, forse "il" capolavoro di Vittorio Jano. Le berline di serie, le torpedo degli Stabilimenti Farina e della Castagna furono vetture splendide ed eleganti, destinate ad una clientela raffinata, che consolidarono il prestigio della casa milanese e la caratterizzarono ulteriormente come marca produttrice di vetture belle, signorili e veloci.

E' a questo punto che si innesta la storia delle nostre otto cilindri. Perché se è vero che la prima vettura progettata da Jano con questo numero di cilindri fu la P2 del 1924, non si può negare il forte legame di discendenza tra la 8C 2300 e la 6C 1750. Tutti i progetti, d'altronde, hanno un presupposto comune: quello di non dare alla sola potenza il peso determinante nell'impostazione della vettura, che invece doveva riuscire a coniugare peso più ridotto possibile, stabilità, maneggevolezza, ossia una possibilità di impiego più duttile e variegata di una semplice vettura da corsa. Bisognava che queste vetture, ecco la novità, potessero piegarsi anche ad un uso diverso da quello di gara: questo spiega perché nella 6C 1500 gran sport compressore (l'adozione del quale fu un dettaglio di non secondaria importanza) si realizzò il primo concreto esempio di vettura sport. Da questa derivò la 6C maggiorata a 1750 cc; e con il passaggio agli otto cilindri con la 2300, la 2900 A e la 2900 B l'Alfa Romeo proseguì e perfezionò la sua supremazia costruttiva nel campo delle vetture sport.

Partiamo dalla prima, la 8C 2300, il cui sviluppo iniziò nel 1930, fu iscritta alla Mille Miglia del 1931 e successivamente costruita fino al 1934 in 188 (o 189) esemplari, suddivisi in tre serie. Era una vera macchina sport “da competizione”, un’auto da corsa su strada, che però poteva anche essere costruita in piccola serie ed equipaggiata per il turismo. Conservava, della 6C, l’alesaggio e la corsa (65 x 88, per una cilindrata complessiva di 2.336 cc), oltre a molte altre parti del motore e dello chassis. I due blocchi cilindri erano fusi in lega leggera, con canne asciutte di acciaio; anche le testate erano in lega leggera. Colpo da maestro di Jano fu l’albero motore, progettato in due parti, con in mezzo due ingranaggi cilindrici a dentatura elicoidale, di cui uno comandava il compressore Roots, sistemato contro il fianco destro del carter; e l’altro un treno di ingranaggi che comandava l’albero a camme. Questa soluzione, già sperimentata negli anni venti dal francese Emile Petit sulla Salmson 1100 otto cilindri da Gran Premio, permetteva di ridurre notevolmente le sollecitazioni di torsione dell’albero motore. “*Lo chassis 8C 2300 – scrisse Griffith Borgeson, uno dei più grandi storici dell’automobile di tutti i tempi – era sublime per l’aspetto, la progettazione, le prestazioni e la guida*”. E ricordò anche, cosa davvero insolita, che spesso i bugattisti più accesi “tradirono” la loro marca proprio con un’Alfa a otto cilindri.

Certo, per portarsi a casa una delle circa 200 vetture costruite, tra quelle con chassis corto (passo m. 2,75) e quelle con chassis lungo (passo m. 3,10), occorreva disporre di un bel po’ di denaro. Ecco il listino prezzi al 1° gennaio 1932: telaio 8C gran Sport 75.000; spider 2 posti 80.000; telaio 8C gran sport tipo lungo 80.000; spider 2 o 4 posti, torpedo 4 posti 91.000 lire, cabriolet 98.000 lire. Dunque una vettura carrozzata con più di due posti costava da 91.000 a 98.000 lire, dieci volte il costo di una Fiat Balilla. Il solo telaio, in Inghilterra, era venduto a 1700 sterline: quanto una Rolls Royce o un’inarrivabile Isotta Fraschini. E comprarla era ancora niente. Occorreva pagare tutti gli anni, come oggi, la tassa di circolazione, per cifre corrispondenti anche ad un migliaio di euro odierni. Fare benzina poi era il punctum dolens: difficile che con vetture del genere, e ancora peggio con la 2900, si riuscisse a fare più di tre/quattro chilometri con un litro. E un litro arrivò a costare, con le restrizioni autarchiche, anche quattro lire. E le riparazioni? Per mettere le mani dentro motori così complessi occorrevano fior di meccanici, che generalmente preparavano anche fior di fatture. Una emorragia di quattrini non facilmente affrontabile dai proprietari delle 186.131 vetture che circolavano in Italia nel 1931, anno di uscita della 2300, o delle 244.000 del 1935, anno di uscita della 2900 A...

Debutto sportivo, come si è detto, fu la Mille Miglia del 1931. Curiosamente, fu una delle poche volte in cui un modello Alfa Romeo non fu vittorioso fin dal suo primo apparire: complice una impressionante debolezza dei pneumatici, che furono afflitti da un’infinità di forature, Nuvolari, che correva per la Scuderia Ferrari, arrivò “soltanto” nono. La Targa Florio del 1932 segnò l’immediata rivincita: stavolta Nuvolari riuscì ad imporsi, non solo sugli avversari, ma anche su un furioso temporale che trasformò tutti i piloti in statue di fango. In realtà una rivincita c’era già stata, il 24 maggio del 1931 al Gran Premio d’Italia, per il quale Jano allestì un modello derivato dall’8C 2300, dal telaio più corto di 10 cm della versione a chassis

corto. La sua linea con la coda a punta, dentro cui era collocato il serbatoio della benzina, il tubo di scarico esterno e le feritoie sulla maschera del radiatore divenne inconfondibile per le innumerevoli vittorie conseguite nel corso del 1931 e del 1932, senza contare quattro edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans, dal 1931 al 1934. A questo modello, sempre creazione di Jano, seguì la monoposto tipo B del 1932, denominata P3, vera erede della P2. Jano poteva ormai utilizzare una straordinaria esperienza, frutto di anni di corse (e di vittorie) sui campi di gara di tutta Europa. Il motore otto cilindri in linea ricalcava lo schema della 8C 2300; il telaio, e tutta l'impostazione del progetto, presentava soluzioni geniali, come il differenziale posto all'uscita del cambio e gli alberi di trasmissione inclinati a triangolo e collegati all'asse posteriore. Non uno ma due compressori permettevano di raggiungere i 180 CV a 5600 giri al minuto. Il debutto avvenne al 10° Gran Premio d'Italia a Monza, del 5 giugno 1932, un altro degli esordi subito vincenti dell'Alfa. Nel restante scorcio di stagione la P3 vinse altri cinque gran Premi, arrivando seconda in 7 gare e terza in tre. La serie di vittorie continuò anche nell'anno successivo: 7 primi posti e 3 secondi posti. Tanto che sulle sfolgoranti prestazioni di questa vettura si basò il comunicato con cui nel 1933 l'Alfa motivò il ritiro dalle corse avendo dimostrato nel 1932 di essere imbattibile.

In realtà il motivo era un altro e risiedeva proprio nel mercato che abbiamo descritto sopra con qualche cifra. La produzione Alfa Romeo si assottigliò di anno in anno, e la pesante crisi economica che stava per piombare in Europa di rimbalzo dall'America aggravò la situazione. Dagli 876 autotelai e vetture complete prodotti dall'Alfa nel 1929 si passò a 768 nel 1930, e 468 nel 1931, per risalire a 514 nel 1932 e ripiombare a 319 nel 1933. Troppo pochi. La forza lavoro fu ridotta a 1000 persone, contro le quattromila degli anni migliori, mentre i debiti salirono a 93 milioni di lire a fronte di un capitale di 100 milioni. La salvezza della casa milanese fu l'IRI, l'Istituto di Ricostruzione Industriale, voluto da Mussolini, sembra anche per salvare proprio l'Alfa Romeo, sua passione fin dagli anni giovanili.

Poteva essere l'inizio della fine, per l'Alfa, invece la storia era ancora tutta da scrivere. Jano cominciò a lavorare nel 1934 ad un'altra vettura straordinaria, la 2900 A, una versione spider due posti sport/corsa della P3 di quell'anno, con il motore ridotto a 220CV anziché 255. Sembra infatti che la necessità di utilizzare una trentina di motori della P3 rimasti inutilizzati avesse spinto Jano a realizzare questa vettura e il suo successivo sviluppo 8C 2900B. Il debutto fu alla Mille Miglia del 1936, e fu subito vittoria, tre vetture ai primi tre posti con Brivio, Farina e Pintacuda, così come nella Mille Miglia del 1937, con Pintacuda-Mambelli e Farina-Meazza. La 2900 B, con potenza ridotta a 180CV in modo da permetterne un uso più turistico, fu anch'essa vittoriosa, come si è visto, alla Mille Miglia del 1938 (Biondetti primo, Pintacuda secondo) e del 1947, sempre con Biondetti. E soprattutto, fu vettura straordinaria: motore tre litri derivato dalla P3, due compressori, freni a comando idraulico sulle quattro ruote. Lo storico inglese Cecil Clutton, scrisse della 2900 B che *“questa vettura non può che aumentare il rispetto per questa Marca famosa e aspirare al titolo di più veloce vettura di serie del mondo”*. Prodotta in 30 esemplari circa (della 2900 A ne furono costruiti ancora meno, sei in tutto) in versione a telaio

lungo e corto, ecco come venne presentata da Auto Italiana nell'ottobre del 1936: *“La 8 cilindri 8C 2900 B, essa pure a 4 ruote indipendenti, si può definire la vettura tipo nel campo delle macchine veloci per sport. Salvo il motore, molto simile a quello delle famose monoposto 8 cilindri da corsa, tutto è stato disegnato ex novo nella 2900 B in vista di ottenere una vettura perfettamente all'altezza delle più moderne tendenze e concezioni. Con due compressori e due carburatori il motore sviluppa ben 180 CV a 5000 giri e la velocità massima sale a 185 km/h nel tipo corto (passo 2750 mm, peso 1050 kg) e a 175 km/h nel tipo lungo (passo 3100 mm, peso 1100 kg). Ricordiamo che la sospensione posteriore (sempre a ruote indipendenti) di questo modello non è a barre di torsione, come nel precedente, ma con balestra trasversale”*. Venduta al prezzo di una fortuna: 109.000 il solo telaio corto, 115.000 il telaio lungo, fu carrozzata in splendidi e lussuosi esemplari dalla Touring e dalla Pinin Farina. Alcuni di questi fecero il giro dei maggiori Saloni europei; ecco cosa scrive Auto italiana nell'ottobre del 1935, per il Salone di Parigi. *“Nello stand Alfa Romeo era esposta l'unica novità italiana del Salone: lo spider sport 8 cilindri 2900 cc derivato dalla celebre monoposto e costruito in serie per la clientela privata...La carrozzeria spider sport, costruita dalla stessa Alfa Romeo, è un modello di praticità ed eleganza. Il dire che questa macchina ha formato il centro di attrazione di tutto il Salone è ancora poco. Lo stand della gloriosa casa milanese è stato affollatissimo in tutte le ore di apertura...L'Alfa Romeo ha avuto a Parigi un vero successo di simpatia e di vendite le sue nuove macchine vanno calcolate tra le più interessanti di tutto il Salone”*. Destarono sensazione anche le carrozzerie ultraleggere realizzate dalla Touring per i Saloni di Parigi e Londra del 1937, non solo perché bellissime, ma anche perché tra le prime fuoriserie interamente metalliche. *“La scocca delle nuove carrozzerie – scrive Motor Italia nell'ottobre di quell'anno – è formata di profilati in acciaio al cromo-molibdeno, saldati autogenamente o con il procedimento elettrico a punti, ed è rivestita di lamiera in duralluminio ed alluminio, esattamente come la cabina di un apparecchio d'aviazione. La maschera del radiatore è in duralluminio; la carenatura delle ruote in alluminio; le decorazioni in cromoalluminio...Così troviamo poltroncine in acciaio al cromo-molibdeno che pesano soltanto 6 kg ciascuna, e cristalli plastici, naturalmente infrangibili”*. Il che suonava anche “politically correct” per i tempi, avendo Mussolini, che nel 1937 divenne proprietario di una slanciata berlina Touring su telaio 2300 B lungo, definito l'alluminio “metallo fascista”!

L'epoca d'oro delle otto cilindri Alfa Romeo si chiuse con la seconda guerra mondiale, con all'attivo centinaia di vittorie su tutti i campi di gara, soprattutto quelli delle competizioni di lunga durata, e clienti come re, principi, marajà e altri fortunati sulla terra. Paragonate, in campo automobilistico, ad una scultura del Bernini o a un quadro di Rembrandt, chiusero la loro prima fase di vita con otto vittorie consecutive alla Mille Miglia (complessivamente all'Alfa Romeo dal 1927 al 1947 ne andarono undici) un trionfo che non si ripeterà per nessun'altra marca, “glorioso e indimenticabile periodo di vittoriosa supremazia costruttiva italiana”.

Ad oggi sono quasi passati anche i loro “secondi” quarant'anni. Ma per macchine del genere invecchiare, a differenza degli esseri umani, è un ulteriore titolo di merito.

CARATTERISTICHE TECNICHE DEL TIPO 8 C 2300 GRAN SPORT (da una tabella pubblicata su Auto Italiana del 10 aprile 1932)

8 cilindri in linea, 65 x 88, 2.336 cc, 28 HP a 4800 giri minuto, 140 HP di potenza max al freno; valvole in testa a V; rapporto di compressione 5:75, albero motore su dieci supporti, albero a camme a due alberi in testa, stantuffi in lega d'alluminio, carburatore Memini, a doppio corpo invertito, raffreddamento a pompa centrifuga, accensione con distributore Bosch, peso del motore 220 kg, cambio in blocco a quattro rapporti, frizione a secco a dischi multipli, trasmissione a cardano, coppia conica Gleason, freno a pedale e freno a mano sulle quattro ruote, telaio in lamiera stampata, sospensione a balestre diritte, ammortizzatori SIATA, capacità serbatoio da 90 a 110 litri, carreggiata 1,380 m, passo 2,750 – 3, 100 m, larghezza 0,640 m – 0,920, peso del telaio 900 kg; velocità massima 170 km/h

CARATTERISTICHE TECNICHE DEL TIPO 8C 2900 A spider (da una tabella pubblicata su Auto Italiana del 10 novembre 1935). Tra parentesi i dati relativi alla versione “corsa”

8 cilindri 68 x 100, 2905 cc, 180 (220) CV a 5000 (5300) giri, potenza fiscale 33 CV, 2 carburatori Weber verticali, comando di distribuzione ad ingranaggi (2 alberi in testa), valvole in testa, peso del motore 220 kg, passo 2,750 m, 1,350 m di carreggiata, frizione a dischi multipli, trasmissione a due giunti, freni idraulici sulle quattro ruote (a pedale), serbatoio 100 litri (140), peso del telaio 760 (710) kg, 185 (230) km/h, 25 litri ogni 100 km di consumo di benzina

CARATTERISTICHE TECNICHE DEL TIPO 8C 2900 B (da una tabella pubblicata su Auto Italiana del 30 ottobre 1936)

8 cilindri 68 x 100, 2905 cc, 5000 giri / minuto per 180 CV, 30 CV di potenza fiscale, rapporto di compressione 5:75, disposizione delle valvole in testa, carburatore Weber verticale, compressore, accensione a magnete Wertex, peso del motore 210 kg, frizione a dischi multipli, trazione posteriore, passo 2,800 e 3,000 m, 1,350 m di carreggiata, sospensione anteriore indipendente cilindrica, sospensione posteriore indipendente trasversale, peso del telaio 850 e 950 kg, peso della vettura carrozzata berlina 1050 e 1150 kg, 25 litri/100 km di consumo benzina, velocità massima 185 e 170 km/h

#### BIBLIOGRAFIA

The legendary 2.3. Alfa Romeo 8C2300 – by Simon Moore. Edited and Designed by Malcolm S. Harris, Parkside Publications, Inc., Seattle, 2000

The Immortal 2.9. Alfa Romeo 8C 2900 A & B – by Simon Moore. Edited by Malcolm S. Harris, Parkside Publications, 1986

Alfa Corse (poi: Alfa Romeo), 1938 – 1942

Auto Italiana 1935-1938

Alfa Romeo modello 8C 2300 – by Angela Cherrett, Veloce Publishing PLC, 1992

Le Alfa Romeo di Vittorio Jano. Di Luigi Fusi, Enzo Ferrari, Griffith Borgeson. Edizioni di Autocritica, Roma, 1982

Alfa Romeo I creatori della Leggenda. Di Griffith Borgeson. Giorgio Nada Editore, Milano, 1990

L'automobile italiana 1918-1943. di Alberto Bellocchi, Laterza, 1984

Mille Miglia, una corsa italiana. Di Luigi Orsini, Abiemme, 1990

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

2006