

RUOTECLASSICHE

30

TRENT'ANNI

IN REGALO CON QUESTO NUMERO L'OPERA ESCLUSIVA E DA COLLEZIONE DI UN MAESTRO DEL DESIGN: APRI E SCOPRI QUELLA DI QUESTO MESE



COPERTINE D'AUTORE
LORENZO RAMACIOTTI

RUOTECLASSICHE



GUIDA ALL'ACQUISTO
1987-2017 COME SI È EVOLUTO
IL COLLEZIONISMO



ALFA ROMEO 8C 2900 B LE MANS L'INIZIO



IMPRESSIONI
LANCIA FULVIA COUPÉ SAFARI



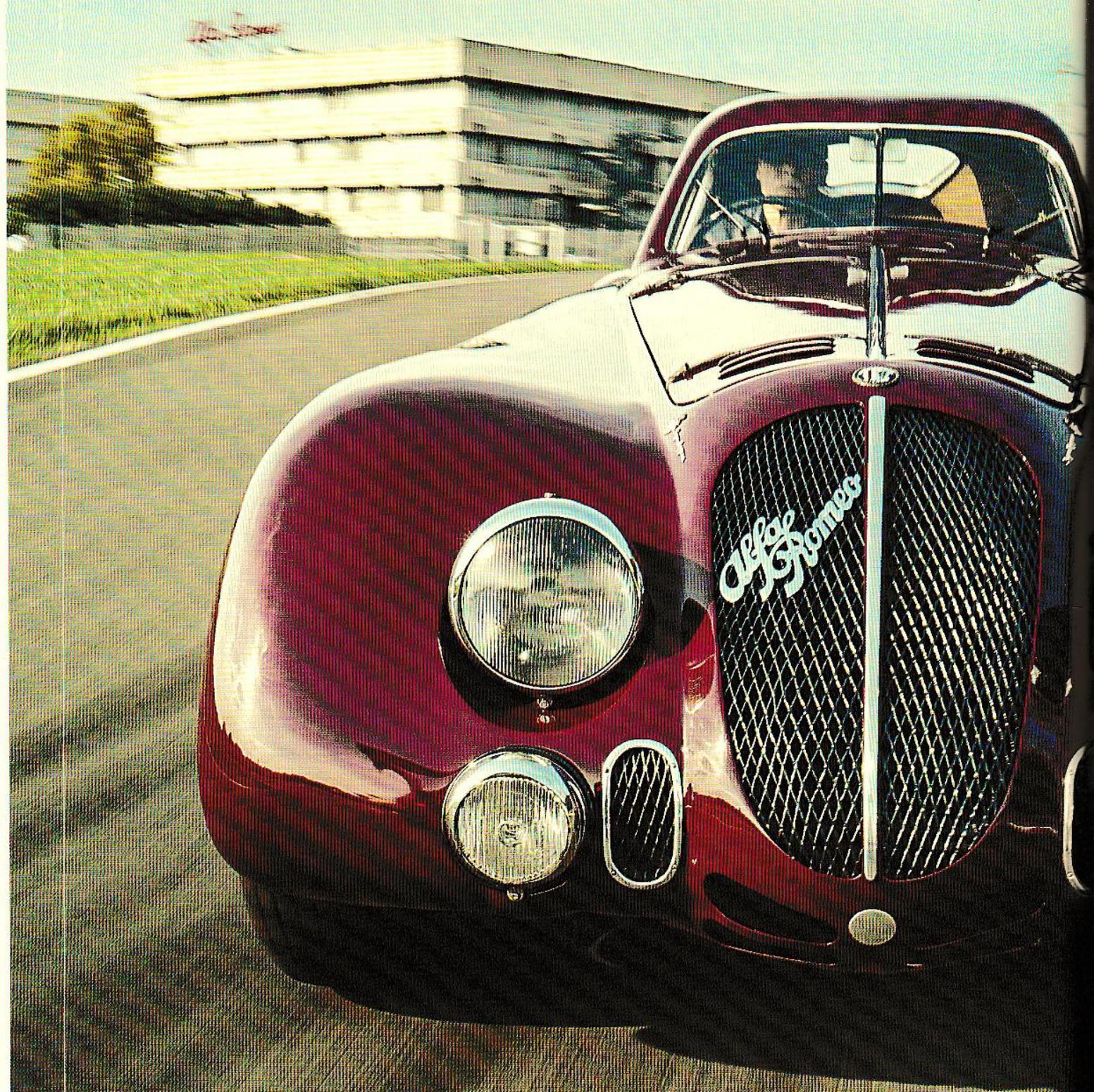
REGINE DEL PASSATO
FERRARI 250 MM VIGNALE



TEST A TEST
DINO 246 GT vs LANCIA STRATOS



FERDINANDO INNOCENTI | 70 ANNI DELLA LAMBRETTA E IL MARCHIO ESTINTO VENT'ANNI FA
30 ANNI RUOTECLASSICHE IL NOSTRO MEGLIO, LA SQUADRA, I RICORDI DEI DIRETTORI



Ottant'anni di carriera

La vettura, oggi di proprietà di FCA Heritage, è conservata ed esposta nelle sale del Museo Storico Alfa Romeo di Arese. Il nostro servizio fotografico è stato ambientato nella pista antistante la struttura.

R
30



RITORNA IN PISTA

Trent'anni fa le foto sul "proving ground" di Balocco, oggi su quello di Arese. Quest'auto è un simbolo per l'Alfa Romeo e per Ruoteclassiche, non potevamo iniziare la nostra rivisitazione del "numero uno" se non da lei. Oggi è più bella di allora

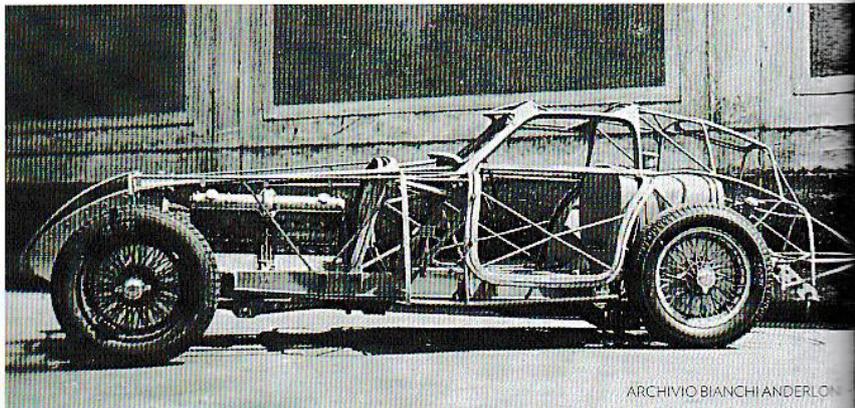
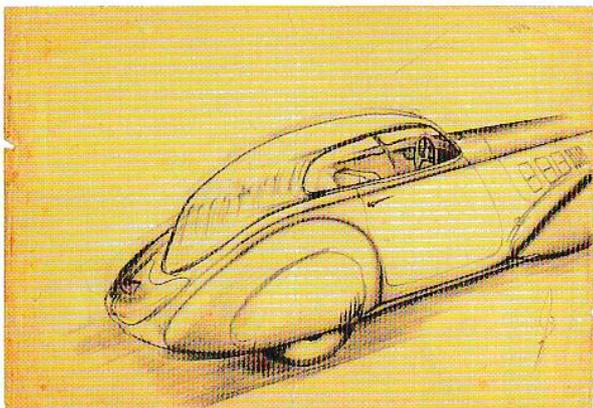
Testo e foto di Alessandro Barteletti

Lo "scoop" del primo numero

La notizia del suo rientro in Italia, il racconto e le foto in esclusiva fecero guadagnare alla "Le Mans" la copertina del numero uno di Ruoteclassiche, fatto che la rende un'icona del nostro giornale.

All'interno un articolo che è un vero e proprio trattato sulla vettura a firma di Angelo Tito Anselmi, storico tra i più autorevoli. Le foto furono scattate sulla pista di Balocco.

ARCHIVIO BIANCHI ANDERLONI



ARCHIVIO BIANCHI ANDERLONI

Di fronte a lei provi attrazione, rispetto, diremmo quasi timore reverenziale. Per le forme che tolgono il fiato, per la storia da scriverti il copione di un film, per la vittoria mancata - e sarebbe stata davvero epica - alla 24 Ore di Le Mans: con 189 chilometri di vantaggio, una banale noia meccanica le strappò il meritato successo. E poi perché l'Alfa Romeo 8C 2900 B Le Mans - esemplare unico nato nel 1938 dalle intuizioni di Carlo Felice Bianchi Anderloni e dalle ricerche attuate negli anni Trenta dalla Touring per ottenere forme sempre più aerodinamiche - è stata la protagonista assoluta del primo numero di Ruoteclassiche. Novembre 1987 la data, trent'anni fa esatti: si guadagnò la copertina e ben dodici pagine a firma di Angelo Tito Anselmi, storico tra i più autorevoli.

Una scelta non casuale. La notizia, strillata in copertina, era sensazionale: "Recuperata un'Alfa 8C 2900 B unica al mondo". Dopo un peregrinare durato quasi mezzo secolo, una trattativa delicata l'aveva riportata a casa, nella sua Milano, in quello scrigno prezioso che è il Museo Storico Alfa Romeo di Arese. Ed è proprio da lì, dalla collezione e dalle sale di Arese, che abbiamo chiesto di estrarla e metterla in moto per mostrarvela - trent'anni e 347 numeri di Ruoteclassiche dopo - nella maniera più giusta per una macchina da corsa: sull'asfalto di una pista.

FEDELE ALLE ORIGINI

Da quel primo numero del 1987 la "nostra" 8C 2900 B Le Mans ha condotto una vita attiva e sotto le luci della ribalta. Non solo dentro il museo ma anche in eventi e manifestazioni, in Italia e in Europa. Nel 2006 è stata sottoposta a un ulteriore restauro, più attento ai dettagli, che le ha restituito maggiore fedeltà con le origini, come la modanatura cromata che corre verticale tra le due metà che compongono la griglia frontale e che la caratterizzava quando uscì dalla Touring. Inoltre è stato ripristinato il colore originale della carrozzeria, quel rosso molto scuro tipico delle vetture da corsa italiane ➔

Il vero "rosso corsa"

L'attuale colore rosso scuro, tipico delle vetture italiane da corsa dell'epoca, è diverso dal rosso brillante che la "Le Mans" esibiva in occasione del servizio fotografico di trent'anni fa ed è frutto di un intervento datato 2006 a seguito del ritrovamento di tracce della vernice originale. I pannelli sulle fiancate sono rimovibili e consentono l'accesso al motore.



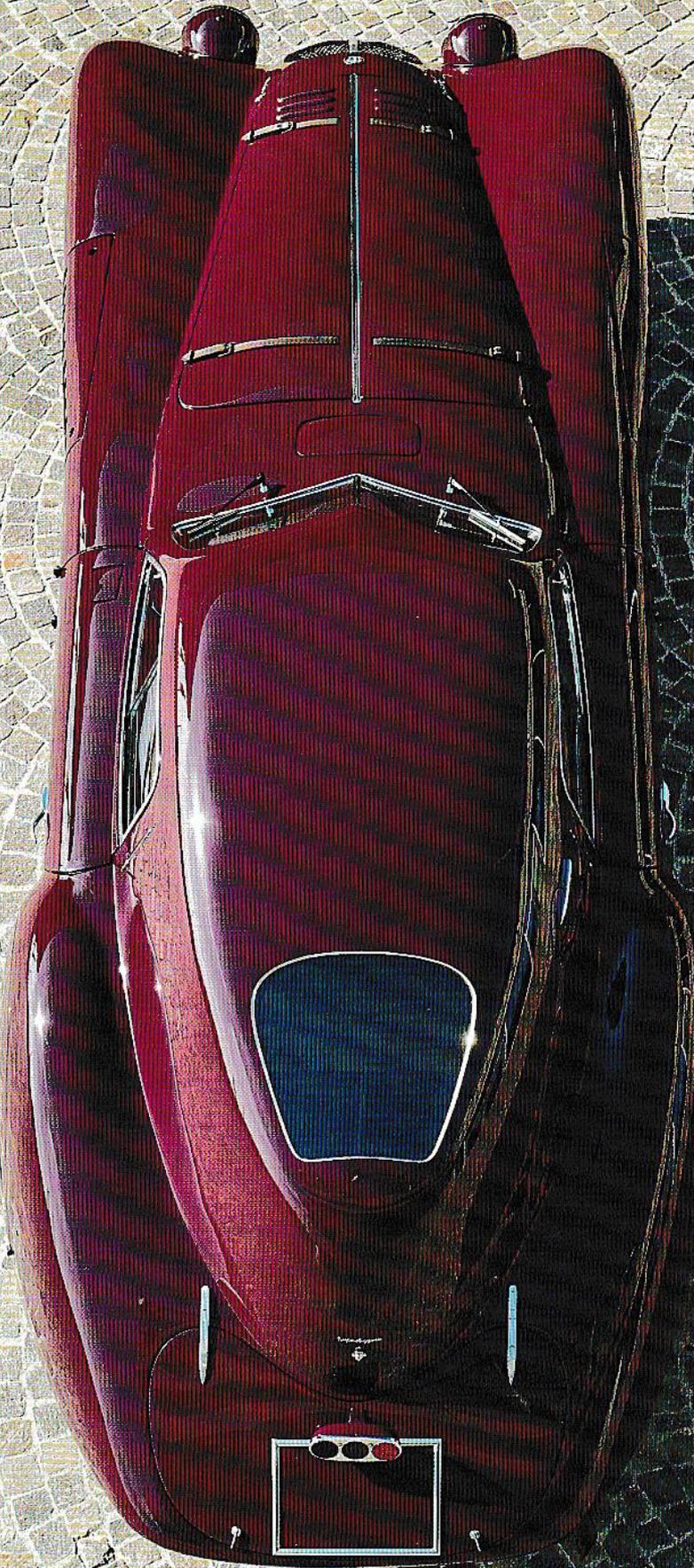


ARCHIVIO BIANCHI ANDERLONI

Genesi in casa Touring

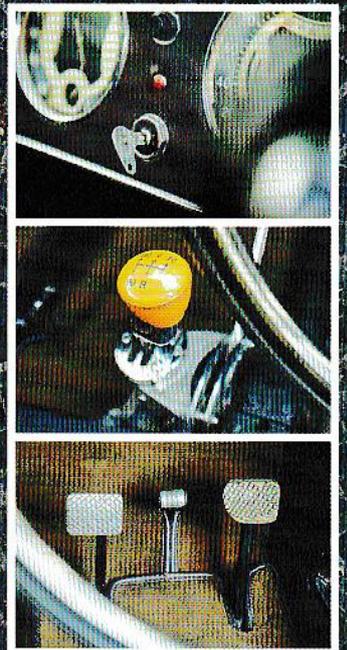
Nella pagina accanto, lo schizzo firmato Carlo Felice Bianchi Anderloni, una prima intuizione della coda aerodinamica. La foto mostra invece la "Le Mans" in costruzione nei cortili della Touring: il telaio, allestito con la struttura reticolare in tubi e profilati di acciaio secondo il brevetto Superleggera, è in attesa di essere rivestito con i pannelli in alluminio. A lato, la vettura appena ultimata: da notare la griglia frontale in due sezioni e l'assenza delle tre feritoie sulla fiancata che saranno invece aggiunte per la 24 Ore di Le Mans.





La guida di un tempo

Sedersi al volante della 8C 2900 B e Mans significa proiettarsi indietro nel tempo e scoprire come guidava un pilota degli anni Trenta. La chiave è del tipo "a chiodo": si spinge per dare il contatto. La guida è a destra e l'ordine delle marce è rovesciato: la prima e la seconda si inseriscono muovendo la leva verso destra, la terza e la quarta verso sinistra. Rispetto alle nostre abitudini anche i pedali sono invertiti: l'acceleratore è al centro, il freno a destra.



Come Sommer e Biondetti

Giuseppe Bagli, che con Roberto Cavaliere ci ha supportati durante la realizzazione del servizio fotografico e che ringraziamo per la preziosa collaborazione, è al volante della "Le Mans". Bagli e Cavaliere, veri angeli custodi delle vetture conservate nella collezione di Arese, sono i preziosi eredi di una lunga tradizione di specialisti che da sempre curano la manutenzione delle automobili del museo.



➔ dell'epoca, grazie al ritrovamento di alcune tracce della prima verniciatura sotto agli strati più recenti, testimonianza e racconto di una vita piena e movimentata.

AERODINAMICA PRIMA DI TUTTO

La storia della 8C 2900 B numero 412033, detta "Le Mans", inizia nella primavera del 1938. Come per la maggior parte delle 8C 2900, Alfa Corse affida il telaio alla Touring, destinato in un primo momento a una carrozzeria aperta tipo Mille Miglia. La commessa richiede invece che venga "vestito" per la 24 Ore di Le Mans di quell'anno. Lo stesso Enzo Ferrari invia personalmente alla carrozzeria milanese il regolamento della gara - esiste l'immagine della copia "autografata" - affinché possa realizzare una vettura conforme. La richiesta è che sia una "berlinetta coupé".

Spinta da un otto cilindri in linea biblocco da 220 cavalli, sovralimentato con due compressori volumetrici a lobi, la vettura viene completata a maggio, giusto in tempo per la corsa, in programma il 18 e 19 giugno. Alla sua apparizione sul Circuito di La Sarthe lascia tutti senza parole per la sua oggettiva bellezza ma soprattutto per la carrozzeria chiusa, una soluzione insolita per una vettura da competizione dell'epoca. Semplice ma per nulla scontato il

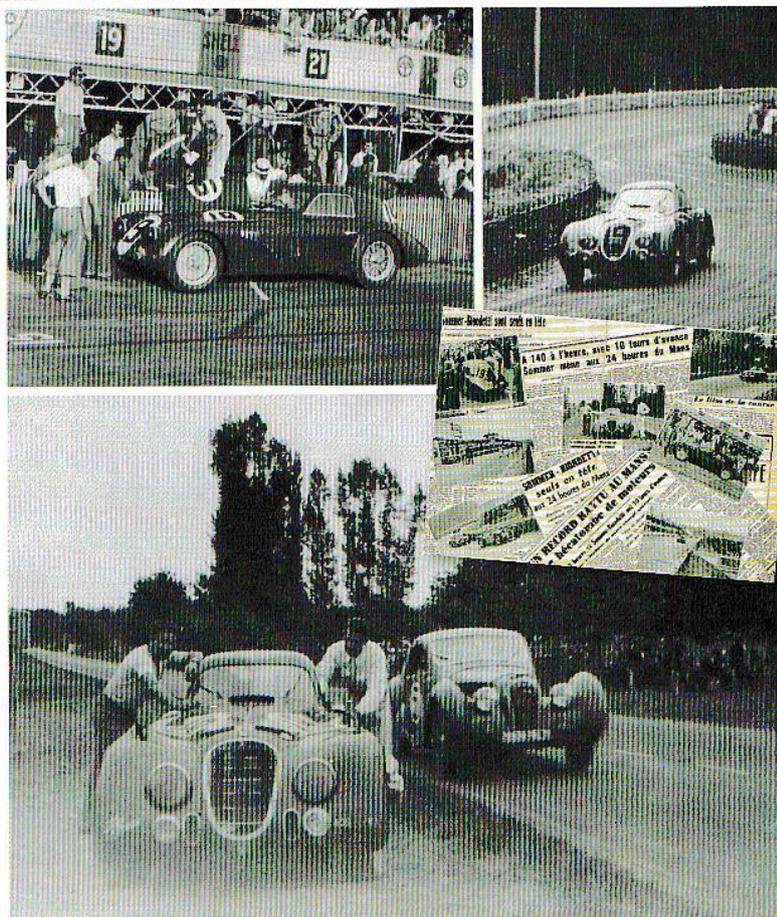
motivo, se ragioniamo con la mentalità di allora: è una delle prime volte in cui si intuisce che la cura dell'aerodinamica può dare più beneficio di una riduzione di peso.

Rispetto alla prima uscita su strada, per la corsa vengono apportate alcune modifiche. Le più evidenti sono la griglia frontale in un solo pezzo, e non in due metà, e l'apertura di tre feritoie aggiuntive su ciascuna fiancata e sei sulla coda come ingressi e sfoghi dell'aria ➔

↓ 24 ORE DI LE MANS 1938

COLPA DI UN FUORIGIRI?

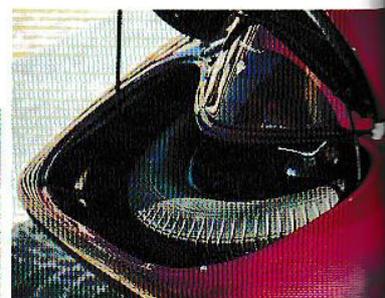
Alla 24 Ore di Le Mans del 1938 l'Alfa Romeo schiera una sola vettura in veste ufficiale, la 8C 2900 B protagonista di queste pagine. L'equipaggio, numero di gara 19, è composto dal francese Raymond Sommer e dall'italiano Clemente Biondetti che si scontrano contro la potente armata francese: sette Delahaye e sei Talbot Lago affidate a corridori del calibro di Dreyfus, Chiron, Etancelin e Rosier. Al via, con la tradizionale corsa dei piloti verso le vetture schierate a pettine, le Delahaye di Dreyfus e Comotti scattano per prime, ma al decimo giro è la Talbot di Etancelin a condurre la corsa. Sommer, intanto, cede il volante dell'Alfa Romeo a Biondetti che alla quinta ora si porta in prima posizione. È l'inizio di una cavalcata senza fine: alla sedicesima ora il vantaggio è di 11 giri, una distanza pari a 148 chilometri. L'imprevisto arriva durante il turno di Sommer: cede il pneumatico anteriore destro. L'auto sbanda ma l'abile pilota francese non perde il controllo e riesce a raggiungere il box dove il problema viene subito risolto. Biondetti, di nuovo al volante, porta il vantaggio a ben 14 giri, un distacco di 189 km pari a un'ora e mezza alla velocità dell'inseguitore. La vittoria sembra scontata quando la corsa della vettura italiana viene bruscamente interrotta da un guasto meccanico. Biondetti tenta il tutto per tutto e la spinge a piedi per oltre un'ora lungo i quattro chilometri che lo separano dal box. Un'impresa impossibile e temeraria che entra nella storia. A vincere saranno Chaboud-Trémoulet su Delahaye. La stampa italiana dell'epoca parla di un problema di lubrificazione. Testimonianze successive diranno invece che, durante la sbandata, Sommer ebbe sì la freddezza di non toccare i freni, ma nel tentativo di rallentare la vettura scaldò bruscamente le marce mandando il motore in fuorigiri, fatto che danneggiò le valvole e compromise il motore.



A ALFA ROMEO 8C 2900 B LE MANS TOURING (1938)

Sotto il cofano

I numeri identificativi della 8C: telaio 412033, motore 422022, carrozzeria 2163. La ruota di scorta è nel vano posteriore. Il motore 8 cilindri in linea biblocco era rialzato, da 68 a 68,25 mm; la trasmissione, al retrotreno, in elektron, deriva dalla 8C 2900 A.



per migliorare la ventilazione nell'abitacolo. Con il numero di gara 19, la 8C 2900 B Le Mans viene affidata a Raymond Sommer e Clemente Biondetti: alle 10 di mattina della domenica hanno un vantaggio sui secondi di ben undici giri, ma il cedimento di una gomma prima, e un guasto meccanico poi, la costringono a un ritiro clamoroso che nessuno avrebbe mai pronosticato (per la cronaca dettagliata vi rimandiamo a pagina 57).

UN VIAGGIO LUNGO 48 ANNI

Alfa Corse cede la vettura nel febbraio del 1939 a un conte romano, Michelangelo Leonardi, innescando una lunga serie di scambi

e passaggi di proprietà. Tra le partecipazioni agonistiche con piloti privati ricordiamo la prestazione di Inicio Bernabei nel 1946 sul chilometro lanciato tra Roma e Ostia, 18 secondi netti e 199,225 km/h di punta, la migliore della giornata sebbene la "Le Mans" fosse stata ammessa in una categoria libera fuori gara. Sempre nel 1946 si conclude la sua carriera sportiva, per il divieto del compressore nella categoria Sport. Entrata a far parte della rinomata collezione di Franco Venturi, dopo la sua morte - siamo alla fine degli anni Sessanta - finirà nelle mani di Corrado Cupellini e Giovannino Lurani, giornalista e direttore di "Auto Italiana", che la ven-

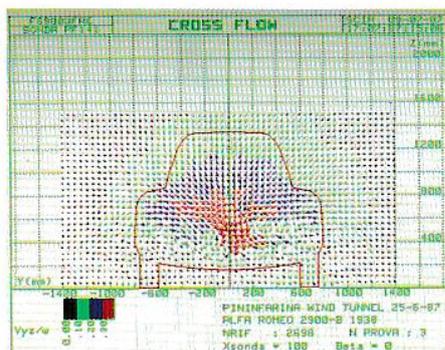
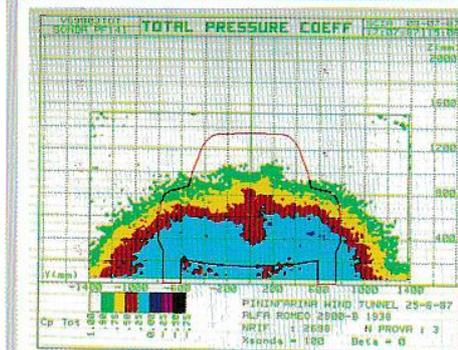
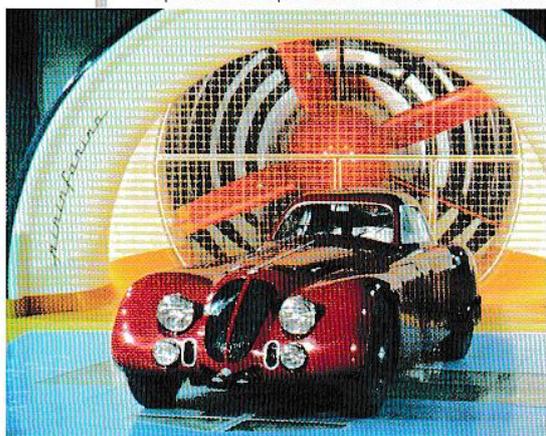
deranno di lì a poco in Inghilterra. Il nuovo proprietario tenta il trasferimento dall'Italia su strada ma la vettura, ferma da tempo, rompe una testata per un problema di raffreddamento. Tre passaggi di proprietà più tardi, tutti in territorio straniero, la 8C finisce nelle mani di Mike Sparken che finalmente le presta le dovute attenzioni. La restaura e la riporta in Italia nel 1986, prima in occasione della Mille Miglia e poi per il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Pochi mesi più tardi si chiude la trattativa con Arese. Il prezzo pagato dall'Alfa Romeo? Alto: un motore e diverse parti di "Alfetta" 158, la prima monoposto ad aver vinto un Mondiale di Formula 1. **R**

IN GALLERIA DEL VENTO

ALLA PROVA DEI FATTI

Al fine di verificarne le doti aerodinamiche, il 25 giugno del 1987 la 8C 2900 B Le Mans è sottoposta a una serie di prove nella galleria del vento Pininfarina di Grugliasco. In configurazione "route", cioè con l'auto in assetto di marcia, risulta un Cx di 0,427; in configurazione "maquette", con le prese d'aria frontali sigillate, il Cx scende a 0,374. Teniamo a precisare che il coefficiente di resistenza delle vetture di quel periodo è in media superiore a 0,50. Aerodinamicamente pulita nella parte superiore, la "Le Mans" genera una scia estremamente larga sui lati ed inferiormente (pianale, brancardi, passaggi ruote). La mappa del "cross flow" (vedi disegno in basso) rivela due vortici, generati dal raccordo tra il corpo vettura e la sezione dell'abitacolo, che creano portanza (Cz = 0,447). "La presenza di questi due vortici - recita la relazione stilata dopo le prove - sta a indicare che la forma

tipo Kamm data dalla parte terminale del cupolotto non lavora come dovrebbe. La vettura avrebbe potuto avere un'aerodinamica migliore e quindi prestazioni superiori qualora la parte inferiore fosse stata maggiormente curata e i vortici portanti che si producono nella sua parte terminale fossero stati in qualche modo evitati. Il Cx sarebbe potuto essere migliore se il sistema di raffreddamento fosse stato disegnato meglio, in modo da minimizzare l'aumento di resistenza aerodinamica da esso indotto". Considerando tuttavia il disegno frutto di semplici intuizioni, secondo le modalità e le conoscenze ancora rudimentali dei flussi del periodo, si evincono risultati più che buoni.



Berlinetta aerodinamica

La particolare gobba che disegna il profilo della vettura in prossimità della coda segue e nasconde il serbatoio da cento litri posizionato nell'abitacolo, alle spalle dei sedili. Il telaio prevedeva le estremità posteriori dei longheroni ribassate.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 8 cilindri in linea
 biblocco in lega leggera
 Alesaggio 68,25 mm - Corsa 100 mm
 Cilindrata 2926 cm³
 Rapporto di compressione 6,25:1
 Potenza 220 CV a 5500 giri/min
 Distribuzione a valvole a V di 104° in testa
 Due alberi a camme in testa, ingranaggi
 Due carburatori monocorpo verticali Weber
 42 BS1 e BS2
 Sovralimentazione con due compressori
 volumetrici a lobi
 Lubrificazione a carter secco, 19 litri
 Raffreddamento ad acqua, 14,5 litri
 Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione pluridisco a secco
 Riduzione finale a coppia conica 11/50
 Ruote a raggi - Pneumatici 5,50 x 19.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2 posti
 Telaio a longheroni e traverse in lamiera
 d'acciaio
 Carrozzeria in alluminio Superleggera
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
 bracci oscillanti, molle elicoidali
 Sospensioni post. a ruote indipendenti,
 balestra trasversale, bracci longitudinali
 Ammortizzatori ant. idraulici, post. idraulici
 e a frizione
 Freni ant. e post. idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e settore
 Capacità serbatoio carburante 100 litri.

**Dimensioni
 e peso** Passo 2800 mm
 Carreggiate ant. e post. 1350mm
 Lunghezza 4660 mm
 Peso 1250 kg.

Prestazioni Velocità 220 km/h.

