

Il guardiano del Museo

di Raffaele Laurenzi e Fabrizio Greggio

Da 44 anni si prende cura della famosa collezione di Quattroruote ed è uno dei massimi esperti di auto anteguerra. Gli abbiamo chiesto d'illustrarci i pezzi esposti, che conosce vite per vite. E abbiamo colto l'occasione per farci raccontare dei primi gloriosi anni della rivista e della sua officina, che produceva restauri e servizi giornalistici

Beato fra le belle
Federico Robutti fra la Mercedes "540 K Cabriolet A" (pubblicata su *Ruoteclassiche* di agosto 2005) e la Fiat "525 N" (*Ruoteclassiche*, dicembre 1991). Entrambe sono tra i pezzi più pregiati della collezione.

Tutti mi domandano quali macchine debbano considerarsi storiche. Ma è ovvio, quelle costruite prima della guerra. Dopo il 1946, sono macchine usate". In materia di collezionismo, il punto di vista di Federico Robutti è un tantino 'tranchant', ma chi conosce il personaggio sorride e non se ne meraviglia: a Robutti piace la provocazione. A uno che ha appena speso 40.000 euro per restaurare una Lancia "Lambda VII serie", è capace di dire in faccia che il cambio è dell'"VIII serie", e che quindi l'hanno fregato, solo per il gusto di vederlo impallidire. Ma subito dopo, per consolarlo, gli spiega che non è grave, e magari gli regala un prezioso orologio d'auto a carica settimanale che lui stesso ha smontato e aggiustato. Federico Robutti, classe 1941, è il responsabile della "Collezione Quattroruote": una settantina di pezzi tra automobili, sidecar, motociclette, biciclette, carrozze e slitte, riuniti in un luminoso edificio nella sede della Editoriale Domus a Rozzano, a sud di Milano. "Fede", come lo chiamano gli amici, è uno dei massimi esperti italiani di automobili anteguerra. La collezione di Quattroruote è anche in parte la sua: Robutti le ha dedicato 44 anni della sua vita, curando gli allestimenti, seguendo ed eseguendo personalmente i restauri, sovrintendendo alla manutenzione delle macchine e della sede che le ospita, effettuando acquisizioni e scambi per conto di Quattroruote. La collezione riflette la passione del fondatore della rivista, Gianni Mazzocchi, per l'automobile e la vocazione motoristica della sua casa editrice, che possiede testate come *Ruoteclassiche*, *Tuttotrasporti*, *Autopro* e, ultime nate, *Due Ruote* e *Car Emotion*. "Le macchine del museo sono tutte

Segue a pagina 47 >



F. E. M. PAPETTI



GIANNI MAZZOCCHI



Il coraggio delle idee

Editore di razza, Gianni Mazzocchi (Ascoli Piceno 1906 - Milano 1984) inventava nuovi giornali e li lanciava anche contro il parere di chi giudicava il pubblico non abbastanza maturo per capirli. Così fu per L'Europeo, Il Mondo e, cinquant'anni fa, Quattroruote. Intenditore di automobili, iniziò negli anni Cinquanta a collezionare pezzi rari a cui nessuno attribuiva valore. Nei primi anni Settanta riunì la sua collezione nella nuova sede dell'Ed. Domus a Rozzano. Nella foto, Mazzocchi nel 1966 sulla sua Ford "T".



✘ Ai tempi dei pionieri

Uno scorcio della Renault "FK" del 1916, la Benz "8/20 PS" del 1914 (Ruoteclassiche, novembre 1989) e, in giallo, la Scat "14/1" del 1914. Foto a destra, la Volkswagen "Maggiolino" del 1950, la Fiat "600" del 1955, la Fiat "Topolino" del 1938 e la Fiat "Balilla Mille Miglia" del 1935.

✘ FORD "T"

Fu la prima vettura prodotta in catena di montaggio, la geniale intuizione di Henry Ford. Con la "T" nacque il moderno concetto di automobile (Ruoteclassiche, dicembre 1988).

funzionanti" ripete Federico agli ospiti che visitano il "suo" museo, ma lo dice con poca convinzione. "Si fa presto a dire funzionanti", aggiunge dopo essersi assicurato che l'interlocutore non l'ha preso sul serio: "quando vai a tirar fuori una macchina che è stata ferma per mesi, c'è sempre una sorpresa: o perde olio dai freni, o c'è una cinghia che slitta o gocciola benzina dal carburatore... Maledetta benzina verde, è quella che si mangia le guarnizioni!" Ogni tanto lo vedo che borbotta come una pentola di fagioli. Allora mi accerto che non stia parlando al bluetooth e gli domando: "Fede, che ti è successo?" "C'è che se ne approfittano. Tutti. Decidono che la settimana prossima la Bugatti e l'Isotta devono andare a Montecarlo ma non hanno la più pallida idea del lavoro che c'è da fare". Borbottava, e tanto, anche quando c'era da allestire lo stand che l'anno scorso Ruoteclassiche portò ad "Auto e Moto d'Epoca", a Padova: la ricostruzione di un'officina anteguerra, allestita con una spettacolare ricchezza di elementi e cura dei dettagli. Mancava solo il cartellino "Torno subito", perché era come se il meccanico fosse appena uscito a comprare un pacchetto di Gitanes. Però, alla fine, si vedeva che Federico era contento del risultato e dei complimenti che aveva ricevuto da tutti per la scenografia.

Allora pensi davvero che le macchine storiche siano solo quelle di prima della guerra?

Qualche eccezione c'è, per esempio l'"Aurelia". Vedi, io distinguo tra auto storiche e auto da collezione. Nelle prime ritrovi il valore dell'opera artigianale. Se

le smonti e le osservi, puoi ricostruire passo passo il lavoro del progettista, il fine che egli voleva raggiungere, gli errori, le intuizioni... La svolta è avvenuta con la produzione industriale di grande serie, che ha segnato la vittoria della razionalità sulla fantasia, della standardizzazione sull'inventiva. Grosso modo, questo passaggio coincide con la ricostruzione postbellica.

Hai passato la vita in mezzo alle automobili d'epoca: com'è successo? Una vocazione che si è manifestata fin da bambino, una folgorazione o semplicemente il caso? Ho sempre avuto un'inclinazione per la meccanica applicata; ammiro un bel congegno come si ammira un quadro d'autore. Da bambino volevo i giocattoli non per giocarci, ma per sapere che cosa c'era dentro, capire come funzionavano. In prima media rischiai di essere bocciato, in compenso mi ero fatto un'attrezzatura completa da orologiaio. Compravo vecchie "cipolle" alla Fiera di Senigallia (famoso mercatino milanese di roba vecchia, n.d.r.), le aggiustavo e le rivendevo. Dagli orologi da tasca, sono passato a quelli delle automobili: è più facile metterci le mani e hanno una meccanica spettacolare. Gli orologi mi interessano ancora, però la vista si è indebolita, certi lavoretti non riesco più a farli.

Chi è stato il tuo primo maestro?

La passione per la meccanica è di famiglia. Mio padre Franco era ingegnere, di quelli di una volta: guidava la macchina, ma sapeva anche pulire un carburatore e registrare le valvole. Mio nonno Paride era pure lui

Segue a pagina 48 >



Anni ruggenti

La Rolls Royce "Phantom II" del 1929 (in primo piano), la Hispano Suiza "H6 B" del 1930 e la Isotta Fraschini "8 AS" del 1929. In alto a destra, una diligenza di metà '800.



I trofei di Bandini

Pochi sanno che al museo sono esposte le coppe più importanti vinte da Lorenzo Bandini, campione degli anni 60 (Ruoteclassiche, aprile 1999). Sotto, l'apparecchiatura che serviva a centrare il fascio luminoso dei proiettori.



ingegnere meccanico: durante la Grande Guerra era a capo della sezione dei fotoelettrici. Mi raccontava che aveva montato i riflettori ad arco fotovoltaico sui camion Fiat "15 Ter" e "18 BL" per andare a illuminare le postazioni nemiche. Influenzato da mio nonno, costruii anch'io un piccolo arco voltaico: usavo i carboni delle Superpila come elettrodi e, per raddrizzatore, un mastello della marmellata pieno di acqua e sale. Ogni tanto saltavano le valvole e si restava al buio. Ma i miei c'erano abituati.

Che cosa ti regalavano a Natale?

Nel '48 un trapano elettrico Sigurtà, la marca del negozio che li vendeva: portava punte fino a 10 mm. Mi ci trapanai un dito... Due anni dopo comprai con i miei soldi un "combinato" Wolf, un bell'apparecchio di fabbricazione inglese: funzionava da trapano a colonna, sega circolare e tornio. Non lo adopero più, ma funziona ancora.

Quando cominciasti a mettere le mani nei motori delle automobili?

Nel 1959, a 18 anni, presi la patente. Racimolai un po' di soldi e comprai una Lancia "Augusta" col motore fuso. La parcheggiai sotto casa, in via Giotto a Milano, e tirai giù il motore. La mia prima officina fu quindi la strada: illuminavo il cofano dell'"Augusta" con un filo elettrico che scendeva dalla finestra della mia camera al quarto piano. Il motore lo portai a casa e smontai il monoblocco da rettificare. C'erano bielle, pistoni e valvole dappertutto: nel lavandino, nel bidet, nella vasca da bagno. Mia madre era sotto shock. Invece mio padre mi dava una mano e mi diceva come fare.

Ma di nascosto.

Casa tua è ancora un'officina?

Ho a disposizione l'officina di Quattroruote, mi basta. A casa ho solo gli attrezzi fondamentali, quelli che hanno tutti: banco di lavoro, morsa, trapano a colonna, fresa, levigatrice, una saldatrice. E naturalmente un tornio. Piccolo, però.

Tua moglie è una germanista, il suo è il mondo di Thomas Mann, Bertolt Brecht e Günther Grass. Scusa ma... tu che ci azzecchi? Come può sopportarti?

Ho sposato una santa.

Lo domando anche a lei: Paola, davvero, come fai?

Quando l'ho conosciuto era già così. Che dovevo fare? Prendere o lasciare. C'è di buono che a casa funziona tutto e non abbiamo mai bisogno del fabbro o dell'elettricista.

Le automobili d'epoca quando arrivarono?

Nel 1962, con Quattroruote. L'editore Gianni Mazzocchi mi conosceva, sapeva la mia passione per le macchine e un giorno mi portò con sé a Torino, per il Salone dell'auto. Lungo l'autostrada mi disse che voleva metter su una speciale officina a disposizione di Quattroruote per le inchieste, le prove su strada, i servizi fotografici, l'assistenza e così via. Ma anche per gestire e restaurare le macchine d'epoca. Se volevo, c'era posto pure per me. Naturalmente, prima avrei dovuto fare un periodo di tirocinio, un po' in redazione e un po' in officina.

E tu?

Che domanda, ci andai di corsa. Allora, il dottor Mazzocchi aveva diverse macchine interessanti: per la gente erano solo ferri vecchi, ma per lui, che era

Segue a pagina 51 >

Marzo 2000



La Ohio può circolare

Domenica 5 marzo 2000 Milano si sveglia senza automobili: i valori troppo elevati del monossido di carbonio hanno imposto il blocco della circolazione dei veicoli a motore. Dal museo di Quattroruote vengono fatte uscire macchine ecologiche ante litteram: un biciclo da corsa Singer del 1879, un biciclo da turismo del 1875 e soprattutto la Ohio "Model M" del 1912, la cui linea ricorda subito la famosa "Elettrica" di Nonna Papera. Ha quasi cento anni, ma non li dimostra: mossa da un motore General Electric, monta un cambio controller a tre velocità più shunt e retromarcia. Lo shunt è un dispositivo che consente l'erogazione per un breve periodo di tempo di un forte flusso di corrente. Ecologica a suo modo la rossa Serpollet a vapore: il suo bruciatore a petrolio è poco inquinante. L'esemplare fu costruito a Milano su licenza francese.



A tutto vapore

Anni Sessanta: la Serpollet "12-15 HP" del 1906 viene messa in pressione durante un'edizione della "Stresa-Mottarone", una delle prime manifestazioni di "storiche" in Italia.



ISOTTA FRASCHINI "8 AS"

Gli Stabilimenti Farina che l'allestirono nel 1929 la definirono "Landaulette Imperiale". In abito dell'epoca ha posato per noi Roberta Capua, Miss Italia 1986 (Ruoteclassiche, giugno 1999). La vettura, acquistata a New York nel 1963, è stata restaurata recentemente.



RENAULT "FK"

Federico Robutti impegnato in un controsterzo nel corso della prova apparsa su Ruoteclassiche di settembre 1989. La tenuta di strada, specie sullo sconnesso, risultò modesta, ma a colpire furono soprattutto i freni molto lunghi: oltre 30 metri per fermarsi alla velocità di 50 km/h.



VETTURETTE

Da sinistra, la Peugeot "172 BC", la Fiat "509 A" e la Austin "Seven". La prova comparativa delle tre vetture apparve sul numero di gennaio del 1989 di Ruoteclassiche.

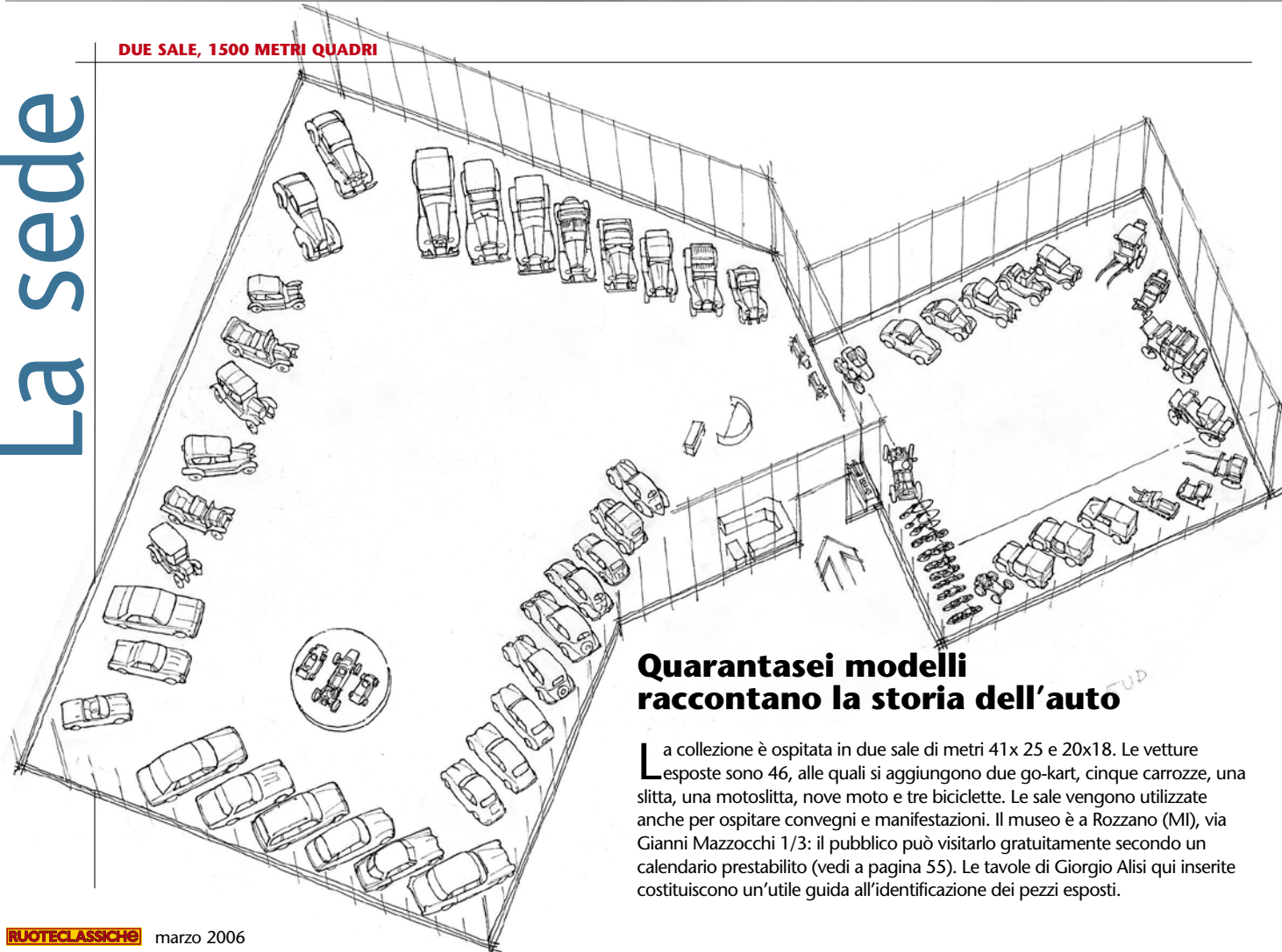


ROLLS ROYCE "PHANTOM II"

La vettura apparteneva a una nobildonna inglese, che nel dopoguerra si trasferì a Montecatini. Fu immatricolata in Italia nel 1950 e venne acquistata dall'Editoriale Domus nel 1961. La prova su strada (Ruoteclassiche, febbraio 1991) evidenziò la notevole facilità di guida.

La sede

DUE SALE, 1500 METRI QUADRI



Quarantasei modelli raccontano la storia dell'auto

La collezione è ospitata in due sale di metri 41x25 e 20x18. Le vetture esposte sono 46, alle quali si aggiungono due go-kart, cinque carrozze, una slitta, una motoslitta, nove moto e tre biciclette. Le sale vengono utilizzate anche per ospitare convegni e manifestazioni. Il museo è a Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3: il pubblico può visitarlo gratuitamente secondo un calendario prestabilito (vedi a pagina 55). Le tavole di Giorgio Alisi qui inserite costituiscono un'utile guida all'identificazione dei pezzi esposti.

un intenditore, avevano un significato storico. Per esempio un'Alfa Romeo "6C 1750 Gran Sport" della Carrozzeria Sport Milano, una Lancia "Lambda VIII serie", una Rolls Royce "Phantom II", tutte vetture che ancora oggi fanno parte della collezione di Quattroruote. Cominciai così a conoscere, anzi a studiare, le automobili del passato. Molte altre macchine d'epoca erano a Roma, alla sede dell'Isam, l'Istituto Sperimentale Automobili e Motori, in via Valseriana, che svolgeva le rilevazioni delle prestazioni delle vetture provate da Quattroruote. Quando Mazzocchi veniva a sapere che qualcuno voleva liberarsi di una "Balilla" fuoriserie o di una Lancia "Aprilia" per passare alla "600", lui la ritirava e la metteva da parte. Queste macchine erano però buttate là in un garage, non erano state esaminate e non si erano fatti preventivi. Ebbi modo di vederle quando fui spedito all'Isam per dare una mano a organizzare la prova "Quadrifoglio", un test di 400.000 chilometri con due Fiat "1100" e due "1500" (Quattroruote, aprile 1964). Si dovevano attrezzare le vetture con il cronotachigrafo, strumenti per misurare il consumo e così via. Si facevano ogni giorno 600 chilometri. Al ritorno proposi a Mazzocchi di portare le macchine d'epoca a Milano, un po' alla volta, e restaurarle, anche perché intanto l'officina di Quattroruote stava diventando operativa.

Dov'era la sede?

In via Fauché al 15, non molto lontano dalla Fiera di

Segue a pagina 53 >

BUGATTI "TYPE 57 STELVIO"

Fu il canto del cigno della Bugatti. La carrozzeria cabriolet è dello svizzero Gangloff. L'esemplare venne acquistato nel 1964 a Marsiglia. Al volante, il nostro Robutti (Ruoteclassiche, gennaio 1990).



PROVATE COME FOSSERO MODERNE

Su strada



Curiosi di sapere come andavano

Le vetture della nostra collezione non sono solo "pezzi da museo", immobili oggetti da ammirare. Durante le prove di Ruoteclassiche pubblicate nei primi anni di vita della rivista hanno dimostrato un'insospettabile affidabilità. La corretta messa a punto ha consentito ai collaudatori di verificare il comportamento anche in condizioni limite (nella foto in alto la Lancia "Lambda VIII serie" in evidente sovrasterzo). Per i rilevamenti sono state utilizzate le stesse



apparecchiature che Quattroruote impiegava nelle sue "Prove su strada". Le prestazioni verificate sono state: velocità massima, accelerazione, ripresa, consumo, frenata, resistenza all'avanzamento ed

efficienza aerodinamica. I risultati dei test hanno anche evidenziato la straordinaria efficienza rispetto alle automobili moderne di alcuni modelli anni Venti dalla meccanica raffinata. Tra questi spicca la

MERCEDES "540 K CABRIOLET A"

Si narra che questo esemplare sia appartenuto a Kesselring, comandante delle forze armate tedesche in Italia (Ruoteclassiche, agosto 2005).



HISPANO SUIZA "H6 B"

Acquistata nel 1962, fu trovata in Pennsylvania (Usa). Splendida la sonorità del suo sei cilindri in linea con blocco cilindri e pistoni realizzati in lega leggera. Per guidarla ci vogliono esperienza e forza nelle braccia a causa dello sterzo granitico (Ruoteclassiche, marzo 1989).

FIAT "BALILLA MM"

Forse disegnata da Mario Revelli di Beaumont, fu concepita per le gare di durata (da qui il nome "Mille Miglia"); non ebbe molto successo nelle corse, ma era bellissima. Mazzocchi la comprò anche per la targa: Ascoli Piceno, sua città natale. Servizio sul numero di dicembre 2004.



Milano, dove si trovava anche il magazzino dell'Editoriale Domus. L'officina venne organizzata molto bene per quei tempi. Oltre alla normale attrezzatura, al ponte sollevatore e all'autolavaggio, avevamo macchinari per i lavori di elettrauto e di carpenteria: incudine, forgia, tornio, saldatrice elettrica, fiamma ossidrica. Eravamo in grado perfino di fare piccole fusioni in alluminio. In altre parole, potevamo riparare chassis, modellare le foglie delle balestre, ricostruire un pezzo mancante: tutto ciò che occorreva per eseguire il restauro dell'autotelaio. Chi c'era con te? William Benini, un uomo di grande esperienza. Veniva dalla provincia di Ferrara, Tresigallo se ricordo bene. Lavorava in un'officina dove si riciclavano residuati bellissimi: riparava automobili e motociclette, ma anche trattori, macchine agricole, tutto quello che capitava. Come fabbro era un fenomeno: ricostruire la barra di accoppiamento di uno sterzo, elementi dello chassis o il telaio di un sedile per lui era normale amministrazione. C'erano poi due ragazzi: Carlo Bravin e Gianni Regazzetti.

Impararono in fretta: anni più tardi il primo divenne collaudatore di Quattroruote, l'altro ci lasciò per aprire una stazione di servizio a Vignate, a est di Milano. Ma ancor prima che arrivasse l'officina, a Quattroruote c'era Giulio Pusinanti, un meccanico-collaudatore di Tresigallo come William. Fu Pusinanti, che lo conosceva fin da ragazzo, a far venire William nell'officina di via Fauché. Se ne avesse avuto l'occasione, il Giulio aveva i numeri per fare il pilota di macchine da corsa, sarebbe stato un campione. Insegnò a guidare a tutti, me compreso. Quando il fotografo gli diceva di fare una curva in controsterzo e di mettere le ruote sul ghiaino per sollevare un po' di polvere, lui eseguiva con precisione millimetrica. Era il classico uomo dalle mani d'oro, capace di cavarsela sempre perché aveva un'inventiva straordinaria. Non restava mai a piedi. Per esempio? Una volta, sulla Cisa, non ricordo con quale macchina, ci fermammo perché si era rotto il carter d'alluminio della distribuzione e perdevamo olio. "Adesso che facciamo?" gli chiesi. Lo vidi entrare

Segue a pagina 54 >



CADILLAC "SERIES 62"

STUDEBAKER "CHAMPION"

Venne acquistata nel 1955 e nel 1959 fu dotata di gancio di traino. È l'"americana" per eccellenza (Ruoteclassiche, luglio 1990).

Fu la prima vettura d'Oltreoceano di Mazzocchi, che la comprò nel 1950. Ruoteclassiche ne ha parlato nel numero di febbraio 1989.



FORD "GPW"

Fu recuperata come residuo bellico nella prima metà degli anni 50 e venne intestata alla Sorge, società di rilievi geologici. Fu poi utilizzata da Robutti per rimorchiare sul carrello le vetture del museo. Ruoteclassiche ne ha parlato l'ultima volta nel luglio 2005.

nella bottega di un fabbro: dopo un po' ritornò tenendo in una mano un mestolo d'alluminio e nell'altra una fiamma ossidrica. Pulì il carter, appoggiò il manico del mestolo sulla crepa e fece una saldatura che tenne perfettamente fino al rientro alla base. Fu più divertente quando restammo in panne in un paesino lungo la via Emilia. Giulio staccò il tubo della benzina e mi disse di azionare il motorino d'avviamento: non usciva benzina, segno che la membrana della pompa era rotta. Sai che fece? Che fece?

Disse soltanto: "È quasi l'una, andiamo a mangiare in quella trattoria dall'altra parte della strada". E la macchina? Chiesi io. "Non ti preoccupare e ordina le lasagne, qui le fanno buone". Quando uscimmo dalla trattoria, tirò fuori un pezzo di tela cerata a

scacchi bianchi e rossi e me la mostrò: "Ecco il pezzo di ricambio" disse. Sai che cosa aveva fatto? Durante il pranzo aveva tagliato un lembo della tovaglia e se l'era messo in tasca. Arrivati alla macchina, smontò la pompa, recuperò la membrana rotta, sovrappose a questa il lembo di tovaglia e con le forbici ritagliò una nuova membrana: anche se era di tela cerata, funzionò benissimo e ci riportò a Milano. Ma la sua grande bravura, come dicevo, era al volante. Te ne accorgevi soprattutto quando guidava le macchine d'epoca e sulle lunghe distanze, perché era capace di mantenere lo stesso ritmo della partenza anche dopo mille chilometri. Gli stava dietro soltanto Gianni Gatti, un collaudatore che anni più tardi fu affiancato a Pusinanti per far fronte a tutto quel lavoro: tra macchine da provare per Quattroruote e macchine d'epoca da portare ai vari rally e raduni si facevano mediamente centomila chilometri l'anno. Sì, lavoravamo tanto, però ci si divertiva. Hai citato l'Alfa "6C 1750", una Lancia "Lambda", una Rolls Royce "Phantom II", tutte macchine di grande pregio. Ce n'erano di occasioni per usarle oltre ai raduni e alle gare?

All'epoca queste macchine valevano poco e le adoperavamo senza troppi riguardi, anche soltanto per andarci a spasso. Per esempio, la "Phantom II" io la usavo spesso, la sera, per andare a prendere le ragazze: sai che scena faceva! L'avviamento della "Phantom" è elettrico, ma io usavo la manovella: era più romantico. Un quarto di giro e andava in moto, neanche una vibrazione. Era il più bel sei cilindri della sua epoca, con doppia accensione, a magneti e spinterogeno, e due candele per cilindro, così equilibrato che non si sentiva girare. La "Phantom II" era - ed è - una macchina assolutamente godibile, per niente pesante da guidare, un capolavoro: erano bravi gl'inglesi a fare le automobili... Era un modello del '29; era appartenuta a una nobildonna inglese



APERTO DI DOMENICA

Visite, raduni e mostre-scambio

Attorno al museo ruotano varie manifestazioni: tra queste il "Mercato delle Speciali", la mostra-scambio che da oltre trent'anni è un punto di incontro per gli appassionati. Tra le bancarelle si può trovare il ricambio "impossibile", documenti rari, modellini e così via. Ampio spazio è dedicato a chi vuole esporre e vendere la propria "storica". Il "Mercato delle Speciali" si svolge una domenica al mese secondo il seguente calendario: 30 aprile, 28 maggio, 18 giugno, 10 settembre e 8 ottobre. I lettori hanno l'occasione di acquistare le copie arretrate e altre pubblicazioni curate da Ruoteclassiche, come il libro sulla Fiat "500". Nella stessa giornata la nostra sede ospita numerosi raduni di club ed è possibile effettuare una visita guidata della "Collezione Quattroruote". Nella foto sopra, il raduno del Registro Italiano Alfa Romeo nel 1994 per ricordare i 40 anni dell'Alfa Romeo "Giulietta". Sotto, auto in vendita o in mostra durante il "Mercato delle Speciali".



che dopo la guerra era venuta a stare in Italia, a Montecatini. Infatti la vettura era stata italianizzata e targata Pistoia. Mazzocchi la comprò per evitare che la demolissero. La pagò qualche centinaio di migliaia di lire.

Chissà il consumo...

Le macchine di Quattroruote dovevo usarle comunque per tenerle in esercizio. Ma la Rolls non consumava tanto: faceva 2-3 chilometri con un litro, se stavo attento arrivava a 5. Lo so bene perché la portavo spesso ai raduni. Un paio di volte ci andai fino a St. Moritz. Ed era inverno.

A St. Moritz d'inverno? 350 chilometri, 1750 metri di quota. Eri matto da legare.

Eppure bisognava farlo: era la fine degli anni Sessanta, la televisione svizzera ci aveva chiesto di portare la "Phantom II" a St. Moritz per girare alcune scene di un film sulle avventure di Arsenio Lupin. Mi trovai con la troupe a Stampa, alla base del Maloja. Da lì, il giorno dopo, dovevamo salire fino a St. Moritz, ma si era messo a nevicare. Insomma, una situazione critica. "Ce la fai a esser su per mezzogiorno?" mi chiesero quelli della troupe. "Ci provo", gli risposi. Intanto quelli si avviarono con le loro moderne Mercedes perché avevano fretta di allestire il set. Io montai con calma le catene e mi misi in cammino. Ebbene, lungo la strada li superai tutti. Merito della Rolls: se avessi preso l'Isotta Fraschini, come si pensava all'inizio, forse non ce l'avrei fatta: l'Isotta è bellissima, ma impegnativa da guidare.

Già, la famosa Isotta, uno dei pezzi più belli della collezione. È vero quello che si diceva, che era appartenuta a Rodolfo Valentino?

Qualcuno mise in giro questa storia perché l'Isotta Fraschini era stata fatta venire dagli Stati Uniti ed era effettivamente appartenuta a un personaggio del cinema, ma non era Rodolfo Valentino. Per il

Segue a pagina 56 >

SFIDA AL PASSO PENICE

Marzo '94: confronto in montagna fra la Citroën "DS 19" e la Porsche "356 B Super 90". La "tutto avanti" francese vince sulla "tutto dietro" tedesca.



MERCEDES "300 SL"

Acquisita nel 1989, ha partecipato a due Mille Miglia rievocative. Di questo esemplare (ne furono costruiti 1400) si è parlato sul numero di dicembre 2000.

semplice fatto che nel 1929, quando la macchina fu costruita, Rodolfo Valentino era già morto da un pezzo (agosto 1926, ndr). L'Isotta sbarcò in Italia nel 1963 e fu portata a Roma, nel garage dell'Isam, assieme ad altre macchine di Mazzocchi. La carrozzeria aveva bisogno di un restauro, però sembrava che la parte meccanica fosse a posto, così presi una targa "Prova" e andai a Roma per prendere la macchina e portarla a Milano. Lungo la strada, all'altezza di Arezzo, le ruote posteriori si bloccarono di colpo e mancò poco che volassi fuori strada. Che cosa era successo?

Si era rotto un dente del pignone del differenziale. Per fortuna andavo piano. L'Isotta è un capolavoro di carrozzeria, ma pesa tre tonnellate, da guidare è più faticosa di un camion ed è enorme. Andava bene ai suoi tempi, perché c'era lo chauffeur. Una volta, poteva essere il 1965, ero al Giro del Lario, una gara di regolarità in notturna, e a Dongo mi trovai vis à vis con una corriera. Io non volevo fare retromarcia perché dietro non vedevo niente. L'autista della corriera idem. Alla fine passammo, un centimetro di qua e uno di là. Mi tremavano le gambe per la paura di rovinare i parafranghi. Due o tre volte l'ho guidata fino a Trieste: in autostrada è tutta un'altra cosa, a patto di non trovare ingorghi. L'unica precauzione è

MASERATI "3500 GT"

Nel 1998 un nostro lettore, Roberto Augustinus di Todì, ha donato la vettura, amorevolmente restaurata, al nostro museo. Nel marzo del 2001 Ruoteclassiche ha pubblicato un servizio su questa "3500 GT" assieme alla moderna "3200 GT".



la distanza di sicurezza. Ma purtroppo i motori di una volta non erano fatti per percorrere lunghi tragitti a velocità relativamente alta e costante. Fu proprio durante uno dei viaggi di ritorno da Trieste che l'Isotta mi lasciò per strada.

Il motore?

Naturalmente. Ero arrivato a Cormano, alle porte di Milano, ce l'avevo quasi fatta. All'improvviso udii un forte battito e mi fermai. Dal rumore, capii che era successo qualcosa di serio: piantai la macchina là e mi feci venire a prendere da un collaudatore di Quattroruote. In via Fauché prendemmo la Jeep, che ha la forza di un tir, e rimorchiammo l'Isotta in officina. Quando arrivammo erano le 10 di sera. Ero preoccupato, perché tre giorni più tardi avrei dovuto portare la macchina a Verona per un raduno, perciò mi misi subito a smontare il motore per capire che cosa era successo. A un certo punto dovetti fermarmi, perché non riuscivamo a tirar giù le due teste degli otto cilindri in linea, che erano unite tra loro. Gli altri andarono a dormire, io rimasi sveglio tutta la notte per cercare di sbloccarle. Alla fine ci riuscii: guardai dentro e mi accorsi che un pistone era diviso in due all'altezza della fascia elastica superiore. In altre parole, il "cielo" si era separato dal resto del pistone.

Quindi, addio raduno...

Invece riuscimmo a sistemare il motore. Il giorno dopo, controllammo gli altri pistoni: tutti presentavano delle crepe. Facemmo un forellino alla fine di ogni crepa per evitare che questa si espandesse. Quanto al pistone rotto, non era riparabile: in un'officina specializzata ne facemmo fare uno quasi uguale, ma dello stesso peso: lo montammo e andammo al raduno. A raccontarlo sembra facile, ma non lo fu affatto. Basti dire che per rimontare il motore si dovettero chiamare i rinforzi: ci vollero nove persone.

Addirittura nove?

Provammo a farlo in tre, ma non ci riuscimmo. Predisposto l'imbiellaggio, tentammo ripetutamente d'infilare i pistoni nei cilindri facendo calare dall'alto il monoblocco, ma ogni sforzo fu inutile: le bielle non stavano ferme al loro posto e non si riusciva a centrare i fori dei cilindri. Alla fine ci mettemmo in nove: uno manovrava il paranco che faceva calare piano piano il blocco cilindri sull'imbiellaggio; gli altri otto tenevano in mano ciascuno un pistone cercando via via di infilarlo nel cilindro.

I pistoni lesionati ressero fino al ritorno dal raduno?

Per fortuna ressero, ma quando tornammo ci toccò cambiarli. Da allora, per fortuna, il motore dell'Isotta non mi ha più dato gran lavoro. Ma ci sono tutte le altre macchine, una quarantina: se voglio tenerle efficienti, devo metterle in moto almeno due volte l'anno e ogni volta ci sono interventi da fare. Quindi il lavoro non manca, in particolare in questo periodo, perché i festeggiamenti dei 50 anni di Quattroruote prevedono una sfilata sulla nostra pista ASC di Vairano di tutte le macchine della collezione. Proprio tutte?

Oddio, un'eccezione almeno dovremo farla. Si tratta della Serpollet, una macchina a vapore costruita in Italia su licenza francese. Una volta la portavamo ai raduni perché ci faceva fare una gran bella figura: era efficientissima e in Italia era, ed è, una rarità. Adesso però ho paura a mettere in pressione a cinquanta atmosfere una caldaia costruita un secolo fa. Chi si fida? Solo a pensarci mi vengono i brividi. Un giudizio da appassionato di meccanica e di storia dell'auto: a prescindere dal valore commerciale, qual è il pezzo della collezione di Quattroruote che ammiri di più?

La Lancia "Lambda". Nel 1922 era almeno dieci anni avanti a tutte le altre, persino alle macchine americane. Per uno che la sa capire, la meccanica della "Lambda" è bellissima, elegante e precisa. Mi ricorda gli orologi della mia collezione.



QUELLI DI VIA FAUCHÉ



La banda dei cinque

Nell'officina di Quattroruote capilai la prima volta nell'autunno del 1969. Sul ponte c'era una "A112", di cui era in corso un test di affidabilità di 40.000 km: i collaudatori Giulio Pusinanti e Gianni Gatti stavano controllando una perdita d'olio da un giunto omocinetico che si era manifestata il giorno prima. In un'altra ala dell'officina, William Benini, Carlo Bravin e Gianni Regazzetti, guidati da Federico Robutti, stavano lavorando al restauro di una Ford "GPW". Io presi alcuni appunti riguardo al guasto della "A112", quindi mi avviai in redazione a bordo del mio "Maggiolino". Mi accompagnava però uno scampanello metallico, presagio di qualche guaio meccanico. Angosciato, fermai la macchina e continuai a piedi. Senza che me ne accorgessi, quei buontemponi avevano infilato tre grossi bulloni nella "coppa" di una ruota del mio "Maggiolino". Uno scherzo - oggi posso ammetterlo - perfettamente riuscito. (R.L.)

Uomini speciali

Federico Robutti quarant'anni prima. Sotto, da sinistra, Giulio Pusinanti, primo collaudatore di Quattroruote (l'altro era Gianni Gatti, non presente nella foto), William Benini e Carlo Bravin durante il restauro della Ford "GPW" che oggi fa parte della collezione di Quattroruote.

