

CESSATA ATTIVITÀ

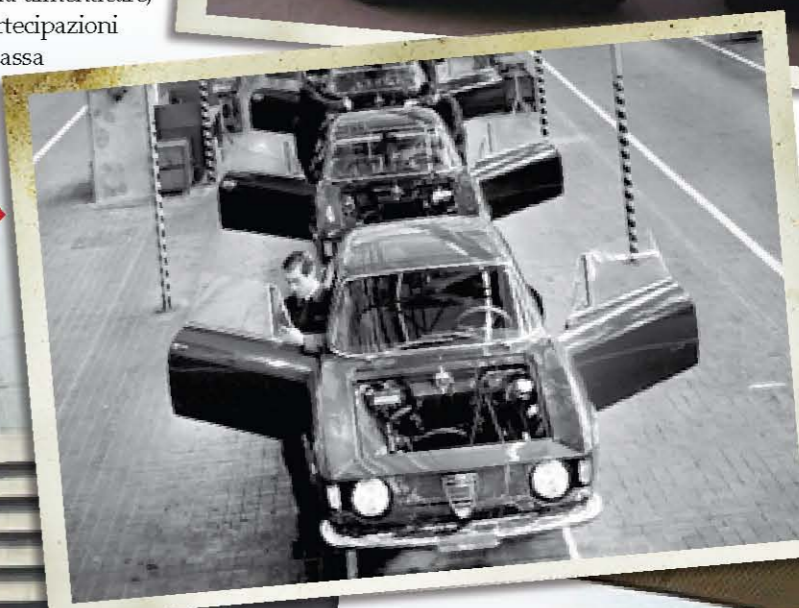
di Alfredo Albertini, foto Archivio Quattroruote e Alfredo Albertini

**GRANDI
PROSPETTIVE**

La produzione parti nel 1963, ma la "Giulia" arrivò solo un anno più tardi: eccone un carico trasportato da una bisarca Alfa Romeo. La fabbrica si estendeva su due milioni di metri quadrati.

IL PORTELLO NON BASTAVA PIÙ. IL NUOVO STABILIMENTO, VOLUTO FORTEMENTE DAL PRESIDENTE LURAGHI, AVREBBE APERTO ALL'ALFA NUOVE PROSPETTIVE DI SVILUPPO, MA L'INVADENZA DEI POLITICI NE SEGNO' IL DECLINO. NELL'86 LA CESSIONE ALLA FIAT. SIAMO TORNATI A VEDERE CIÒ CHE RESTA DELLA FABBRICA

Quelli di Torino l'ultimo dispetto ad Arese lo hanno fatto un mese fa, ai primi di dicembre, cambiando il nome della futura "147". Avrebbe infatti dovuto chiamarsi "Milano", ma qualcuno, là in Piemonte, ha pensato che era di cattivo auspicio battezzare con questo nome un'Alfa che con la città lombarda non ha più niente a che fare. Si chiamerà "Giulietta", lo stesso nome di una delle ultime vetture prodotte al Portello (1955-1964). Arese diventa così, per i vertici del gruppo Fiat, una parentesi da dimenticare, un nome scomodo che evoca l'Iri, le Partecipazioni Statali, gli scioperi, la crisi dell'auto, la cassa integrazione, i licenziamenti. E pensare che la fabbrica di Arese era una realtà che dava da vivere a oltre 20.000 dipendenti, più l'indotto, e che produceva, nel periodo d'oro, 120.000»



**IERI
GLI UOMINI
DEL BISCIONE**

1968: da sinistra, Ivo Colucci del Comitato Tecnico, l'ingegner Giuseppe Busso, l'ingegner Orazio Satta Puliga e Livio Nicolis del Servizio Esperienze. A sinistra, la prima catena di montaggio ad Arese con la "Giulia 1600 Sprint GT" (1963).



**OGGI
IL MUSEO, ULTIMO
BALUARDO**

Il "silos" di Arese che un tempo ospitava migliaia di vetture nuove prima della consegna. Oggi è in stato di abbandono. A sinistra, una delle sale del museo, ultimo baluardo della Casa del Biscione insieme ad Automobilismo Storico e al Centro Documentazione.

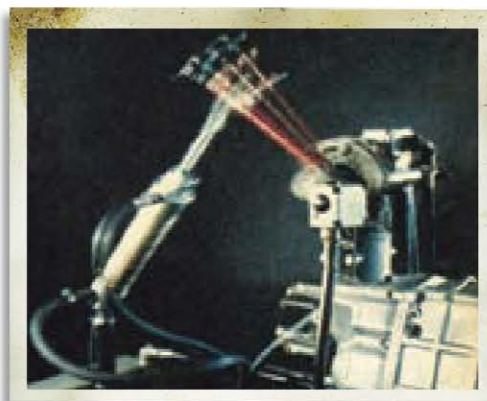


**NEI LABORATORI OGNI COMPONENTE
VENIVA SOTTOPOSTO AI TEST PIÙ SEVERI**



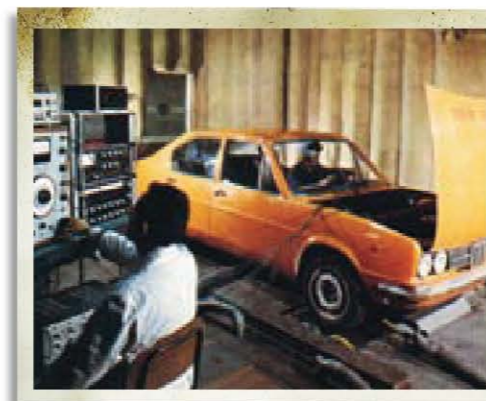
ALBERO SACRIFICALE

Un banco di prova sottoponeva gli alberi di trasmissione a torsioni e violente vibrazioni. La loro affidabilità era determinata dal numero di sollecitazioni necessarie per arrivare al punto di rottura.



CAMBIO SENZA FRIZIONE

Ogni secondo un braccio meccanico innestava una marcia diversa. Per centinaia di migliaia di volte. Il test veniva effettuato con il cambio in movimento e senza la frizione.



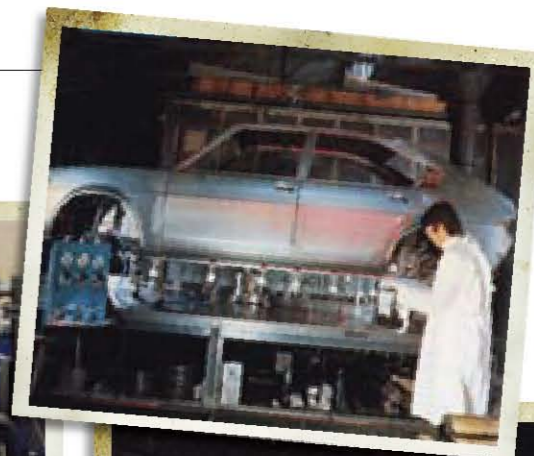
IL SILENZIO È D'ORO

Un prototipo "Alfasud", camuffato con una mascherina "tipo BMW", in camera anecoica. Qui si svolgevano i test per individuare e ridurre le fonti di rumorosità.



INQUINARE MENO

Su questo banco a rulli si studiava il livello di inquinamento. La vettura (in questo caso un "Alfasud") veniva fatta marciare a varie velocità; i gas di scarico, raccolti in sacchi di plastica, venivano poi analizzati.



**ALLA RICERCA
DELLA RIGIDITÀ**

Un banco prova sottoponeva la scocca a sollecitazioni per provarne la rigidità. Ogni deformazione veniva misurata, allo scopo di trovare le soluzioni migliori.



**SI PIEGA
MA NON SI SPEZZA**

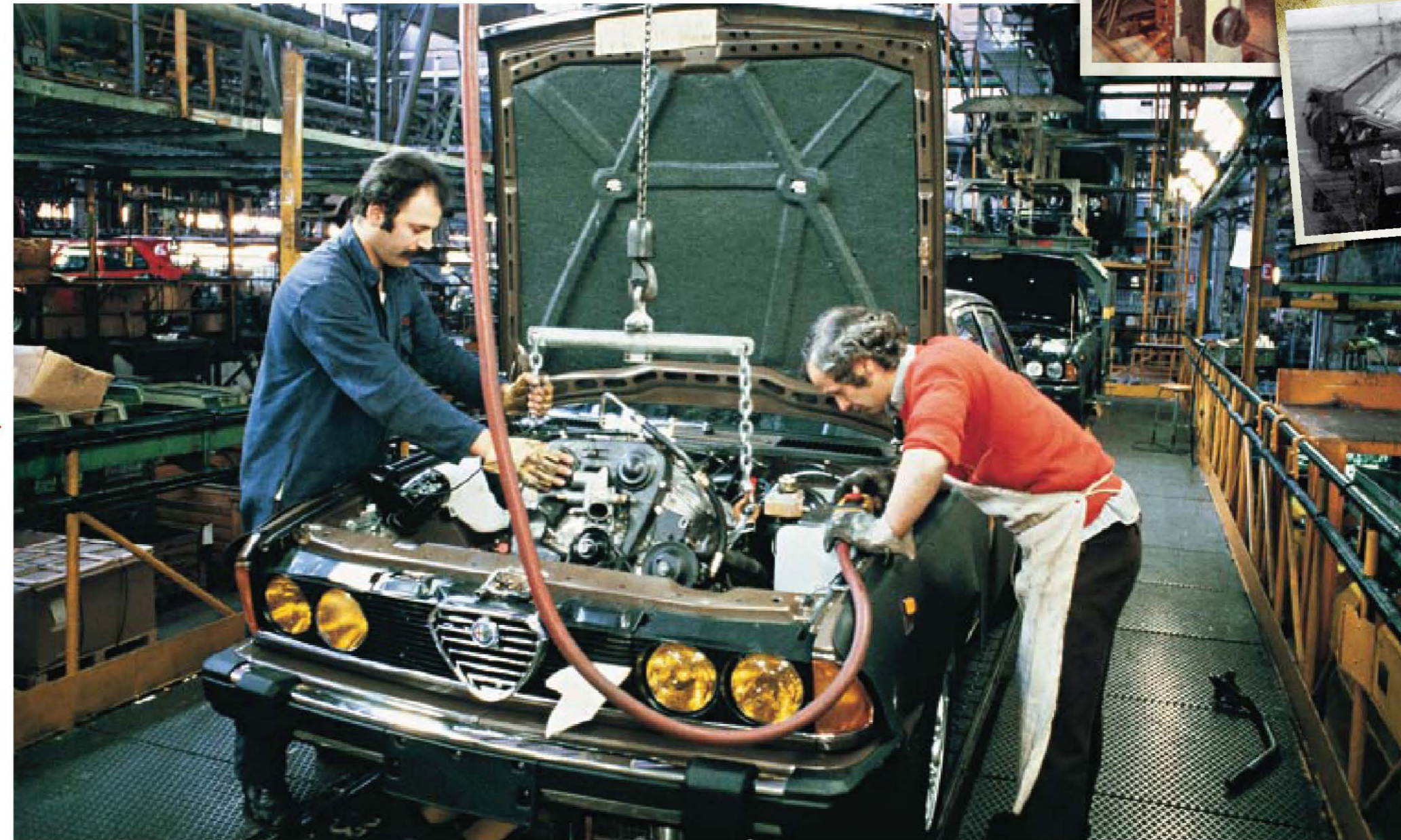
Una biella fissata al mozzo fletteva le scocche mezzo milione di volte, come fossero molle, per individuare eventuali punti deboli. Sotto, pioggia artificiale per verificare l'efficienza dei tergicristalli.



**IL RITORNO
DI "GIULIETTA"**

La linea di montaggio della "Nuova Giulietta" nel 1978: quell'anno se ne produssero 20.499 con motore "1300", 37.359 con motore "1600" e 208 con motore "1800". La "Nuova Giulietta" riprendeva lo schema dell'"Alfetta", con cambio e differenziale in blocco al retrotreno.

auto all'anno. Le origini dello stabilimento risalgono alla fine degli anni 50, quando la capacità produttiva nella storica sede del Portello (325 vetture nel 1950, 23.113 nel 1959) divenne insufficiente a soddisfare una domanda in continua crescita. I primi reparti iniziarono l'attività nell'estate del 1963, quando la superficie coperta era già di 575.000 metri quadrati. Il primo modello prodotto fu la "Giulia Sprint GT", mentre la "Giulia" berlina nacque al Portello e la sua produzione venne trasferita qui soltanto nel 1964. Nel 1966 le auto costruite furono 59.971, nel 1969 si superarono le centomila, nel 1973 l'anno record: 126.005 esemplari. Giuseppe Luraghi era il presidente e fu lui a volere il museo e il Centro Documentazione. Si dimise nel 1974 per divergenze con il presidente dell'Iri, l'ente statale proprietario dell'Alfa, e, forse proprio da quell'allontanamento, ebbe inizio il declino. Le rivendicazioni sindacali furono durissime, gli scioperi estenuanti e l'autostrada dei Laghi, a un passo dalla fabbrica, spesso occupata. Ma tra chi ci lavorava c'era grande solidarietà e anche un forte spirito di



**INVECCHIO
PRIMA DI NASCERE**

L'Alfa 6" entrò in produzione nella primavera del 1979, ma il progetto era del 1973, uno degli ultimi diretti dall'ingegner Satta Puliga. La linea superata offuscò le innegabili doti meccaniche e stradali della vettura. Nel primo anno se ne produssero soltanto tremila.

“FACEVAMO LE MIGLIORI AUTOMOBILI DEL MONDO”

Classe 1942, Giuseppe Colangeli fu assunto all'Alfa Romeo il 31 dicembre del 1962. Laziale, venne selezionato tra i migliori allievi dell'Istituto Professionale di Rieti dove aveva conseguito il diploma. Rimase ad Arese fino al 31 marzo del 1998, quando si ritirò in pensione. Signor Colangeli, come furono i suoi inizi in Alfa?

“Cominciai al Portello, dove, dopo un corso di perfezionamento, fui collocato nel reparto incaricato del controllo della qualità alla fine della catena di montaggio. Io e i miei colleghi prendevamo ogni auto che usciva dalla linea e percorrevamo qualche chilometro sui rulli alla ricerca di eventuali imperfezioni. Allora si producevano la Tipo 101, ovvero la ‘Giulietta’, e la tipo ‘105’, la ‘Giulia’. I dirigenti ci chiedevano di essere molto severi”.

Quando avvenne il trasferimento ad Arese?
“Nel 1964, quando divenni collaudatore dinamico: provavo cioè le vetture sul circuito interno prima della delibera definitiva. Ricordo che ci sentivamo sperduti in quegli spazi così grandi rispetto a quelli del Portello. I capannoni erano così vasti che durante l'intervallo facevamo delle partite di pallone. In seguito, dato che ero bravo a guidare, mi misero a fare scuola guida, con la ‘Giulia’, agli agenti della Polizia, ai Carabinieri e ai Vigili del Fuoco. La nostra squadra era composta da una decina di collaudatori”.

Fino a quando fece l'istruttore?
“Fino al 1976, quando iniziai a occuparmi dell'Assistenza Estero. Ero in contatto con la

‘Sperimentazione’ a cui trasmettevamo le informazioni per redigere i documenti tecnici, i libretti d'uso e così via. Facevo anche le prove su strada delle vetture ormai definitive, ma non ancora entrate in commercio. A quel tempo percorrevo più di centomila chilometri all'anno. E giravo il mondo, per far vedere le nostre Alfa persino a Taiwan e in Australia. Venivo poi inviato ai vari Saloni dell'auto e con il mio team partecipavo alla presentazione dei nuovi modelli alla stampa. Mi capitò anche di partecipare, in veste di giudice, a gare internazionali tra autoriparatori. Nel 1978, e fino al 1990, ebbi l'incarico di esaminare le macchine della concorrenza, soprattutto tedesche, per verificare le differenze tra noi e gli altri”.

Qual è stato, secondo lei, il modello dell'Alfa più riuscito?
“Non ho dubbi: la ‘Giulia Super’ del 1965. Col motore da 98 CV era velocissima e aveva un'accelerazione fantastica. Ma era ottima anche l'‘Alfetta’, che poteva vantare, tra le berline, il baricentro più basso al mondo”.

Se dovesse fare un bilancio dei suoi 36 anni all'Alfa, sono di più i rimpianti o i ricordi?

“Nei primi anni Settanta eravamo più di ventimila ad Arese, ma ci sentivamo lo stesso una famiglia. È questo il ricordo più bello. Il rimpianto è vedere come sono cambiate le cose. Noi avevamo l'Alfa nel sangue, eravamo consapevoli di produrre le migliori automobili del mondo ed eravamo orgogliosi di lavorare per un marchio amato e rispettato in tutto il mondo.”



INSEGNAVA ALLE “VOLANTI”

Giuseppe Colangeli (al centro) nel 1973: con lui, alcuni agenti della Polizia, ai quali insegnava a guidare le “Alfetta” al limite. I corsi si tenevano a Balocco, sulla pista dell'Alfa Romeo. In alto a destra, Colangeli seduto a bordo di una “GTV” e impegnato nel collaudo di una “Giulia Super”.



MANAGER E CAPI DI STATO

Da sinistra, il progettista Orazio Satta Puliga (1910-1974); Giuseppe Luraghi (1905-1991), presidente dell'Alfa dal 1960 al 1974; Ettore Massacesi, presidente dal 1978 all'86. Sotto, la visita del presidente della Repubblica Giuseppe Saragat ad Arese nel 1966 su una speciale “Giulia” aperta.

I COLLAUDATORI DEI PROTOTIPI SAPEVANO CHE DIETRO LE RETI SI APPOSTAVANO I FOTOGRAFI...



attaccamento al marchio. Nei primi anni Ottanta i dipendenti scesero a 19.000, poi a 16.000. Si arrivò così al 1986, anno cruciale per il marchio del Biscione. L'Alfa fu messa in vendita e il presidente Ettore Massacesi seguì le trattative. Due le ipotesi, Ford e Fiat. Alla fine prevalse, anche per ragioni politiche, la scelta nazionalpopolare. Romiti, amministratore delegato della Casa torinese, offrì 1050 miliardi di lire da pagare in cinque tranche a partire dall'anno in cui l'Alfa sarebbe tornata in pareggio, accollandosi i debiti (700 miliardi di lire). Il pareggio però era lontano e qualcuno ritiene che quei soldi non siano mai stati effettivamente versati nelle casse dello Stato. Al centralino di Arese, dal novembre di quell'anno, gli impiegati ebbero istruzioni di rispondere: “Alfa Lancia, buongiorno”, ma non fu un buon giorno per i dipendenti che, nonostante le promesse, iniziarono la cassa integrazione per la procedura di risanamento. Nel 1988 erano in produzione la “75” e la “164”, le vendite non andavano male, ma mancò la volontà di guardare al futuro per un'area industriale ritenuta ormai obsoleta. Negli anni Novanta la “164” invecchiava, mentre la “75” usciva di produzione. I dipendenti scesero a poco più di cinquemila e i capannoni vennero inesorabilmente svuotati. Ebbe inizio la produzione della “GTV” (1995), ma fu un fuoco di paglia. L'area venne dismessa e le promesse di una riqualificazione mai mantenute. L'ultima “GTV” uscì da Arese nel 2000. ■



MACINAVANO CHILOMETRI

Metà anni Ottanta: un prototipo “164” ai cancelli. Sopra, la nuova “Alfetta” sorpesa da Quattroruote.

SI SPENGO NO LE LUCI

È STATA RIMOSSA L'INSEGNA LUMINOSA SUL TETTO DELLA FABBRICA, UN TEMPO VISIBILE DALL'AUTOSTRADA. DENTRO, SI RESPIRA UN'ATMOSFERA DA DAY AFTER, POPOLATA DAI FANTASMI DI 20.000 DIPENDENTI. GLI INGRESSI SONO BLOCCATI DAI NEW JERSEY



LE INSEGNE ABBASSATE
A lato, la gigantesca "f" dell'insegna luminosa che campeggiava sui "silos" di stoccaggio delle autovetture, che vediamo, a sinistra, com'era e, sotto, come è oggi.

QUI SI FACEVANO PROGETTI

Sopra, la palazzina ove aveva sede la Direzione Tecnica e della Progettazione. Attualmente ospita un call center e una mensa. A destra, l'atrio del vecchio Centro Direzionale.

Raggiungiamo Arese col navigatore e leggiamo, mentre le percorriamo, i nomi delle strade: viale Alfa Romeo, viale Giuseppe Enrico Luraghi (ex-presidente), e poi, un po' più in là, viale Tazio Nuvolari, viale Achille Varzi. Davanti a uno dei cancelli il presidio degli ultimi operai, qualche camionetta dei Carabinieri, slogan gridati senza troppa convinzione con un megafono anni Settanta. Qui era

il cuore dello stabilimento, qui si sono compiute le più importanti lotte sindacali dell'autunno caldo di un tempo ormai troppo lontano. Una parte dell'immensa area oggi dismessa si occupa di logistica, la palazzina della ex Direzione Tecnica serve da call center, l'originale edificio dell'architetto Gardella, dove c'era il Reparto Esperienze, è vuoto e incominciato da una cancellata arrugginita, il Centro Stile sta per

andarsene. In uno degli immensi parcheggi che ospitavano le auto di migliaia di dipendenti c'è ancora, abbandonata e sola, un'"Alfa 75" spogliata degli stemmi. Un messaggio sul parabrezza di un aspirante compratore non è mai stato letto dal proprietario, forse tornato al Sud. Ma la vista più desolante è quella del "silos", l'immensa struttura multipiano dove venivano collocate le auto finite, in attesa di essere

caricate sulle bisarche o sui treni per raggiungere i concessionari di mezzo mondo: una volta, infatti, si faceva lo stoccaggio della produzione, diversamente da oggi che si produce in base agli ordini. Il "silos", completamente deserto, si affaccia su un piazzale pieno di erbacce che si stanno mangiando l'asfalto. Per bloccare gli ingressi ci sono new jersey di cemento davanti ai cancelli, su uno dei quali è appeso un cartello:

"Stop alle speculazioni. Lavoro ad Arese". In questi giorni di gennaio, le ultime retroguardie di quella che era una grande fabbrica avrebbero dovuto lasciare il posto di lavoro, ma la Fiat ha concesso una proroga fino a primavera. Proseguiamo il nostro giro intorno alla proprietà, ora divisa tra Fiat Powertrain (motori e trasmissioni) e altre società, tra cui il colosso americano delle assicurazioni Aig-Lincoln: scopriamo così, lungo la

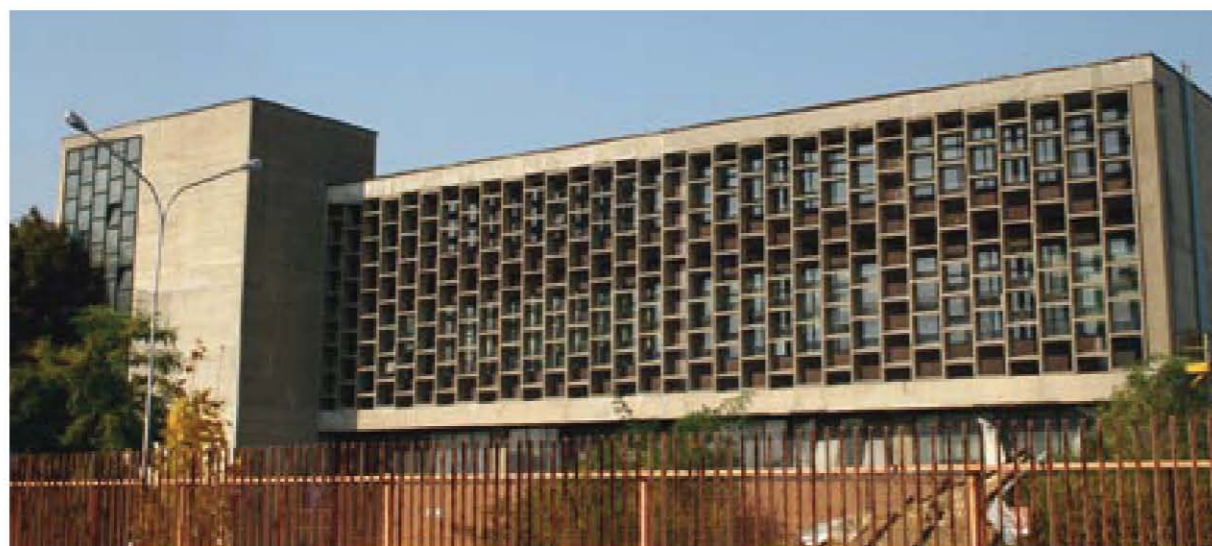
Provinciale 119, seminascosta dalla vegetazione, la pista di collaudo. Ogni auto nuova veniva provata secondo una procedura molto severa: un minimo difetto e veniva rispedita in fabbrica per essere sistemata. Chissà se qualcuno dei trentuno, tra dirigenti e dipendenti, che lasciarono l'Alfa Romeo per un comodo posto di senatore o deputato a Roma, è mai più passato da queste parti. ||

I SEGNI DELL'ABBANDONO

Sotto a destra, uno dei vari ingressi alla fabbrica; a sinistra, uno scorcio di quella che era la pista di collaudo, lunga oltre un chilometro. Qui venivano provate tutte le vetture, non appena uscivano dalla linea di montaggio.

QUI SI FACEVANO ESPERIENZE

Il cosiddetto "Alveare", edificio progettato dall'architetto Ignazio Gardella (1905-1999). Era la sede del Reparto Esperienze che, assieme a quello della Progettazione, era il luogo più segreto della fabbrica. Oggi è vuoto.



PATRIMONIO DELL'UMANITÀ

INAUGURATO NEL 1976, RACCONTA I CENTO ANNI DI STORIA DELLA MARCA. NEI GIORNI FERIALE È APERTO AL PUBBLICO. LÌ DI FRONTE RESISTE, IN POCHI LOCALI, "AUTOMOBILISMO STORICO", CHE GESTISCE LE VETTURE E IL CENTRO DOCUMENTAZIONE CON 80.000 FOTO

La nostra "Grande Punto" si avvicina lentamente alla sbarra della portineria dell'ingresso dell'ex Centro Direzionale Alfa Romeo di Arese, dove ha sede il museo. L'appuntamento è con il depositario del Centro Documentazione della marca, Marco Fazio. Abbiamo citato non senza ragione il modello di auto con cui ci presentiamo: il custode infatti esce dalla guardiola, osserva la vettura e alza subito la sbarra: "È un modello del gruppo, potete entrare...". La regola infatti prevede che nelle aree di proprietà della Fiat si possa entrare solo con una delle auto di famiglia. Parcheggiamo la "Punto" davanti al museo ed entriamo nel tempio della storia dell'Alfa, inaugurato nel 1976. Qui sono esposte 120 auto, la gran parte delle quali funzionanti. Oltre alle vetture ci sono anche motori, aeroplani e un esemplare della famosa cucina Alfa Romeo prodotta nel primo dopoguerra. Le sale sono ampie, il percorso è ben studiato e i vari piani sono collegati da grandi »

SEI CILINDRI DI ELEGANZA

La sala della "6C 2500", modello di lusso prodotto a cavallo della seconda guerra mondiale. In primo piano, la "Freccia d'Oro" del 1947, dalla linea spiccatamente aerodinamica.



REGINETTA ALLA MILLE MIGLIA

La "6C 1750 Gran Sport" del 1930. Una vettura come questa, pilotata da Nuvolari e Guidotti, vinse la Mille Miglia del 1930. Più a sinistra, l'ingresso del museo, aperto solo nei giorni feriali.



PASSAGGIO DI TESTIMONE

Appena entrati, si possono ammirare la nuova "Spider" accanto alla "33 SC12" che vinse il Campionato Mondiale Sport del 1977 con Merzario, Jarier e Brambilla.



SUCCESSO INTERNAZIONALE

La "Giulietta" berlina del 1955 fu il primo modello Alfa di grande diffusione, venduto bene anche all'estero. La vediamo in primo piano accanto al prototipo "103" del 1959, modello economico con motore trasversale e trazione anteriore, mai entrato in produzione.

scale che offrono, a chi le discende, una suggestiva panoramica della produzione della Casa. Peccato non ci sia un bookshop e che l'apertura sia limitata ai soli giorni feriali per motivi di budget. Ma è importante che il museo ci sia e che mostri quello che è stata l'Alfa nei suoi primi cento anni di storia. Esattamente di fronte c'è invece la ex palazzina degli uffici della Direzione, un tempo affollatissima, oggi quasi deserta. La sede di "Automobilismo Storico", diretta da



QUADRIFOGLIO PER CORRERE

La "Giulia GT Junior" e, sullo sfondo, la "Giulia 1600 TI Super". Quest'ultima portava sulla coda e sulle fiancate il quadrifoglio verde, tipico delle versioni più sportive.

Stefano Agazzi, dove lavorano gli ultimi sette dipendenti Alfa di Arese, è al piano terreno: sono gli unici locali a essere riscaldati, insieme a quelli del Centro Documentazione, che contiene ottantamila fotografie, cinquecento filmati, i libretti di uso e manutenzione, i manuali, i fondi aziendali, oltre a trentamila disegni tecnici, agli archivi dell'"Ama" e all'atto di fondazione del 1910. E poi le corse, le immagini dei piloti, l'organizzazione aziendale. Il

responsabile, Marco Fazio, risponde a richieste che arrivano da tutto il mondo (4500 all'anno) ponendo i quesiti più disparati. Di ogni Alfa uscita dalla linea di montaggio qui c'è una traccia: è sufficiente scrivere una mail (centrodocumentazione@alfaromeo.com) indicando il numero di telaio della vettura per conoscerne colore, allestimento e accessori: informazioni preziose per l'appassionato che volesse restaurare la sua Alfa nel rispetto delle caratteristiche originali. II

OMAGGIO AL PROGETTISTA

La "RL" fu il primo capolavoro di Giuseppe Merosi (1872-1956), capo progettista del Portello. Sotto, il reparto dedicato alle corse.



LA SCHEDA

Dove:

Viale Alfa Romeo - Arese (Milano)

Orari:

Visita libera, guidata solo su prenotazione, dalle 9 alle 12,30 e dalle 14 alle 17 tel. 0244429421 - 0244429322

Aperto solo durante i giorni feriali

Informazioni: www.alfaromeo.it/cgi-bin/pbrand.dll/ALFAROMEO_ITALIA/history/history.jsp

UNA COLLEZIONE DA VETRINA

Il museo ospita anche una raccolta di migliaia di automodelli, comprendente molti pezzi rari o unici, che raccontano la storia della marca.



I MODELLI DI ARESE

QUARANT'ANNI TRA GLORIA E DECLINO

La prima fu una "Giulia GT", l'ultima una Fiat "Multipla", alla quale veniva effettuato solo il montaggio dell'impianto a gas, in quanto la vettura proveniva già assemblata da Mirafiori. L'anno record fu il 1973, grazie all'"Alfetta", quando uscirono dallo stabilimento 126.005 vetture, seguito dal 1971 con 123.309 unità.



GIULIA BERLINA (1964-77): 572.646 esemplari in totale.

GIULIA GT-GTV (1963-76): 225.215 esemplari.



1750-2000 (1967-77). Produzione 101.883*1750* e 89.840*2000* (nella foto).



ALFETTA (1972-84): 475.722 esemplari nelle cilindrate 1.6, 1.8, 2.0 e 2.4 (benzina e diesel).



ALFETTA GT-GTV (1974-87): 136.275 esemplari, anche con motore sei cilindri a V.



NUOVA GIULIETTA (1977-85): 379.691 unità. Motori 1.3, 1.6, 1.8, 2.0 e 2.0 diesel.



ALFA 6 (1979-86). Esemplari 12.288. Motori V6 2.0 e 2.5 a benzina e 2.5 (5 cilindri) diesel.



ALFA 90 (1984-87): 56.428 esemplari. Motori benzina e diesel da 1,8 a 2,5 litri.



75 (1985-92): 386.773 costruite. Motori a benzina e a gasolio da 1,6 e 3 litri.



164 (1987-97): 268.757 esemplari. Motori da 2 a 3 litri, tra cui un 2.5 turbodiesel.



AUTOBIANCHI Y10 (1992-95). Parte della 2ª serie (942.741) fu prodotta ad Arese.



GTV (1995-2000): 36.759 esemplari. È l'ultima Alfa fabbricata ad Arese.



600 VAMIA (1998-2000): veniva eseguita l'"elettrificazione" delle scocche polacche.



MULTIPLA A METANO (2000-2002): veniva eseguito il montaggio dell'impianto.

IL MUSEO IN TRASFERTA

AMBASCIATORE DELL'ITALIA

La squadra di "Automobilismo Storico", pochi uomini bene affiatati, gestisce le vetture del museo, alcune delle quali rappresentano l'Alfa Romeo nelle più importanti manifestazioni di auto storiche, dalla Mille Miglia alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, dal Festival of Speed di Goodwood, in Inghilterra, al Golden Ring russo. Ci sono poi gli eventi statici, come "Retromobile" a Parigi o "Techno Classica" a Essen, dove le Alfa storiche vengono esposte accanto alle ultime novità della Marca, sotto l'amorevole cura dell'ingegner Paola Lanati, responsabile degli "eventi". Tra le auto più richieste, la "6C 1500 Sport" del 1928 (nella foto sotto in piazza del Campo, a Siena, durante la Mille Miglia del 2008), la "8C 2900B" Touring del 1938 (a destra, alla partenza della gara in salita del Klausen, Svizzera, nel 2006).



AUTOMOBILISMO STORICO ALFA ROMEO-CENTRO DOCUMENTAZIONE



PER DIFENDERE LA BANDIERA

SONO SOLO TRE I TECNICI CHE CURANO LE VETTURE DESTINATE ALLE MANIFESTAZIONI E QUELLE ESPOSTE AL MUSEO. POCO, RISPETTO AI GRANDI MEZZI MESSI IN CAMPO DA CERTI MARCHI STRANIERI. EPPURE, A GOODWOOD COME ALLA MILLE MIGLIA, IL MARCHIO ALFA FA SEMPRE BELLA FIGURA



ASSISTENZA GARANTITA

La squadra che segue le manifestazioni storiche: da sinistra, Alessandro Rigoni, Maurizio Monti e Guido Grotto. L'auto è una "33 Stradale" del '67. Nelle foto piccole, la "33 TT12" e il garage della "squadra corse", con le vetture non esposte al museo.



Nei sotterranei di Arese un'alfista dal cuore debole non dovrebbe mai entrare. Le 130 vetture che vi sono parcheggiate in doppia fila, coperte da un telo rosso, sono un'emozione troppo forte. Ci trovi la "Giulia" scoperta che ospitò l'ex presidente della Repubblica Giuseppe Saragat in visita allo stabilimento, il prototipo della "1750" che reca sul cofano la scritta Rover per depistare i fotografi, gli esemplari di preserie non ancora definitivi, berline a sei cilindri d'anteguerra da restaurare donate da qualche appassionato... In fondo al garage, l'officina: un tempo, qui venivano curate le vetture dei massimi dirigenti della Casa, oggi si preparano le auto del museo che partecipano alle gare storiche. Chi lavora in questo reparto non può che essere un fedelissimo della marca, capace di conoscere ogni segreto dei motori e diagnosticare all'istante il minimo rumore sospetto. Tre gli addetti: Maurizio Monti (il capo), Guido Grotto e Alessandro Rigoni. Mentre li fotografiamo sono al lavoro su una "33 Stradale" e, al tempo stesso, tengono d'occhio un paio di motori al banco. Nel labirinto di corridoi sotto la palazzina, giacciono decine di casse contenenti motori d'aereo di prima della guerra, ricambi di ogni genere, pneumatici e persino l'immensa scritta luminosa, smontata, che una volta campeggiava sul tetto del "silos". Qualcuno ancora spera che un giorno possa essere rimessa al suo posto. ■