

Storia di una realizzazione italiana e nostre fantasie

Nel



biennio 1991-1992 si ebbe la massima espressione del campionato delle Sportscar, con la realizzazione delle vetture più performanti da parte dei massimi costruttori.

Mancava però una realizzazione italiana all'altezza dei concorrenti quali Peugeot, Jaguar, Mercedes...

Ma mancava veramente?

Questa storia ebbe inizio nel gennaio 2007.

Come spesso accade, visitavo a turno i nostri siti preferiti: endurance-info, mariantic, mulsanne corner, planetlemans, ten-tens...

Ecco, proprio qui, nel forum di **planetlemans**, un interessante argomento: **Sportscars that never raced** (<http://www.ten-tenths.com/forum/showthread.php?t=92577&page=1>).

Lì per lì non mi aveva colpito altro che la citazione della Peugeot 905 evo2, vettura questa, che mi aveva sempre appassionato... Non avevo visitato il sito sin dall'inizio e gli utenti del forum

avevano già scritto molti post, così scorsi le pagine velocemente, pensando a quante occasioni di vedere delle vetture interessanti si fossero perse...

Poi mi accorsi che, un po' in sordina, nella lista dei nomi degli illustri aborti, c'era una riga che prima mi era sfuggita: **“Alfa Romeo 3.5L Group C - there is a Chassis in a musuem.”**...

Vettura sconosciuta: ecco un fatto dimenticato... e l'amaro delle mancate partecipazioni alle gare, quel senso di nostalgia di ciò che avrebbe potuto essere, ma non è stato, divenne di un sapore pieno, insopportabile...

Subito scattò la ricerca su internet.

Che bello, adesso quando si vuol sapere qualcosa, si va a pesca nel mare delle notizie che la rete globale di comunicazione ci offre!

E trovai 2 articoli:

<http://boxer33ie.spaces.live.com>

[/blog/cns!B46BE362147473F5!1642.entry](http://blog/cns!B46BE362147473F5!1642.entry)

e

<http://www.cuoralfisti.net/forum>

[/topic.asp?TOPIC_ID=403](http://topic.asp?TOPIC_ID=403).

Si trattava dell'Alfa Se 048 C.

Ma avevo dimenticato il fatto? Eppure mi ricordavo perfettamente della 164 Procar, che già all'epoca mi aveva fatto pensare male...

Forse non avevo mai saputo di questa vettura (poi, invece, ho scoperto che sapevo). E' vero, all'epoca non potevo ricorrere ad internet (che come l'intendiamo adesso, non esisteva), ma io, da appassionato, spesso compravo molti giornali di automobilismo... e così, come ricordavo l'oscenità della Procar, come potevo aver dimenticato un prototipo di gruppo C?

Allora ecco che si fece impellente la pulsione di condividere la scoperta cogli amici di racingworld, con conseguente scrittura

del topic.

Dopo aver letto i 2 scritti trovati sull'alfa SE 048, rimasi colpito da questa frase:

L'ing. Lunetta precisò che l'unica preoccupazione a quel punto era la sicurezza della monoposto, poiché l'effetto suolo e l'aerodinamica consentivano velocità e percorrenza delle curve superiori di quelle della formula 1.

Mi chiesi come mai nessuno si preoccupasse del fatto che le monoposto di formula siano stupidamente pericolose per via delle ruote scoperte, (vettura che segue catapultata verso l'alto ed aggancio tra 2 vetture adiacenti) e che invece ci si preoccupasse tanto della sicurezza dei prototipi che avrebbero potuto essere troppo veloci. Il che mi fece venire invece un sospetto...

Certo che però doveva essere una bella vettura: la SE 048 sulla carta mostrava enormi potenzialità...

Chiuse le discussioni sul forum di racingworld, passarono 2 anni in cui questa vettura tornò nelle nebbie dell'inconsapevolezza...

Ma domenica 7 giugno 2009, recandomi a Monza a vedere la 57.a coppa intereuropa storica, ho trovato a far bella mostra di sé, portata dalla storica Scuderia del Portello, proprio la SE 048! Altro che **"...Chassis in a musuem."**...



Mi sono detto: stavolta non mi faccio proprio sfuggire l'occasione, voglio vedere fin dove riesco ad andare in fondo a 'sta faccenda.

Troppe erano le curiosità insoddisfatte legate alla vettura e che avevo dovuto lasciare in sospeso: la tecnica, le possibili prestazioni, l'esistenza del prototipo funzionante o della sola maquette...

Subito mi sono tolto una curiosità, nel cartello che descrive la vettura è scritto l'anno: 1989, ma anno di cosa? Di inizio del progetto? Il progetto, e forse la realizzazione del prototipo risale alla stagione tra il 1989 ed 1990 in seguito, credo, al varo del regolamento che vedeva il gruppo C passare dai motori turbo agli aspirati 3500cc tipo F1.

Com'era questa vettura?



- Tipo:** Abarth SE 048
Motore: 12 cilindri a V di 3500cc
Trasmissione: cambio HW a sei marce, longitudinale
Sospensioni: a quadrilateri gruppo molle/ammortizzatori comandati da push-rod
Freni: dischi in carbonio
Pinze: Brembo
Telaio: monoscocca in carbonio comprensiva della struttura dell'abitacolo

Ecco una sorpresa:

“Telaio: monoscocca in carbonio comprensiva della struttura dell’abitacolo”... La Peugeot ha solo adesso fatto la 908 con l’abitacolo integrato nella struttura di carbonio, per aumentarne la rigidità, ed ecco che l’Alfa, già dal 1987...

Ho scritto 1987?

Sì, perchè spulciando qua e là in quel magnifico mare di internet, ho trovato questa descrizione “ufficiale” della SE 048:

Ovvio che questa è la data diciamo di “inizio del progetto”, oltretutto una data che sicuramente non può essere ufficiale... In effetti la descrizione riportata dal manifesto qui a fianco non ha nulla a che vedere col prototipo di

ALFA ROMEO
SE 048 SP GRUPPO C

ITALIA 1987	Motore:	10 cilindri a V, poi 12 cilindri a V
	Cilindrata:	3500 cc
	Potenza:	650 cv a 13300 giri/min

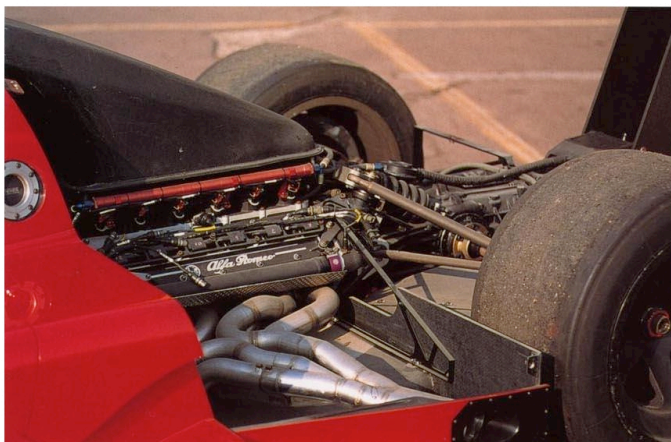
Si tratta di un prototipo straordinario anche se sfortunato, perchè non prese parte ad alcuna competizione. Nel 1985 la Direzione Tecnica della Alfa Corse aveva deciso di rientrare nella F1: da qui la necessità di realizzare un nuovo propulsore aspirato di 3,5 litri, che sarebbe stato installato sulla monoposto Ligier. Si decise per un dieci cilindri che risultò essere il primo 10 cilindri della storia della F1 moderna (Honda e Renault seguirono di lì a poco). Fin dalle prime prove si rivelò un motore dalla altissime prestazioni: fino a 620 CV a 13.300 giri, con una coppia massima di 39 Kg_m al regime di 9500 giri. Purtroppo pochi mesi dopo l'ing. Ghidella, Amministratore Delegato Fiat, chiuse i rapporti con Ligier vanificando il sogno del rientro in F1 del marchio Alfa Romeo.

This was an extraordinary, but unlucky prototype which never took part in a race. In 1985 the Engineering Department of Alfa Corse decided to return to Formula 1; so it was necessary to develop a new 3.5 litre aspirated engine, to be mounted on the Ligier racing car. The choice went to a ten-cylinder unit, which was the first 10 cylinder in the history of modern F1 racing (Honda and Renault followed soon after). From the first trials it proved to be a very high performance engine: up to 620 bhp at 13,300 rpm, with peak torque of 39 kgm at the top speed of 9500 rpm. Unfortunately, a few months later, Mr. Ghidella, Fiat Managing Director, terminated the agreement with Ligier, thus destroying Alfa Romeo's dreams of a return to F1.

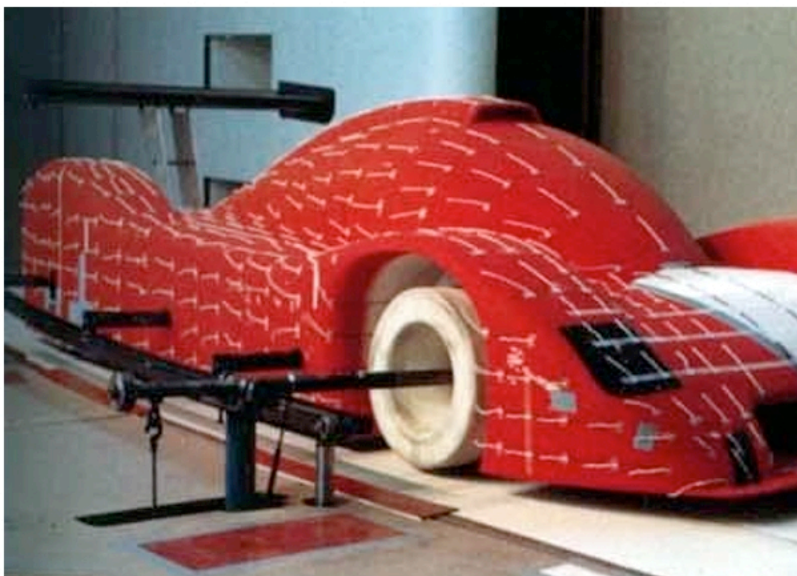
COLLEZIONE MUSEO STORICO ALFA ROMEO, ARESE

gruppo C, ma riguarda evidentemente solo il motore, e tanto per cambiare, solo in ottica F1. La data di inizio per me resta il 1989.

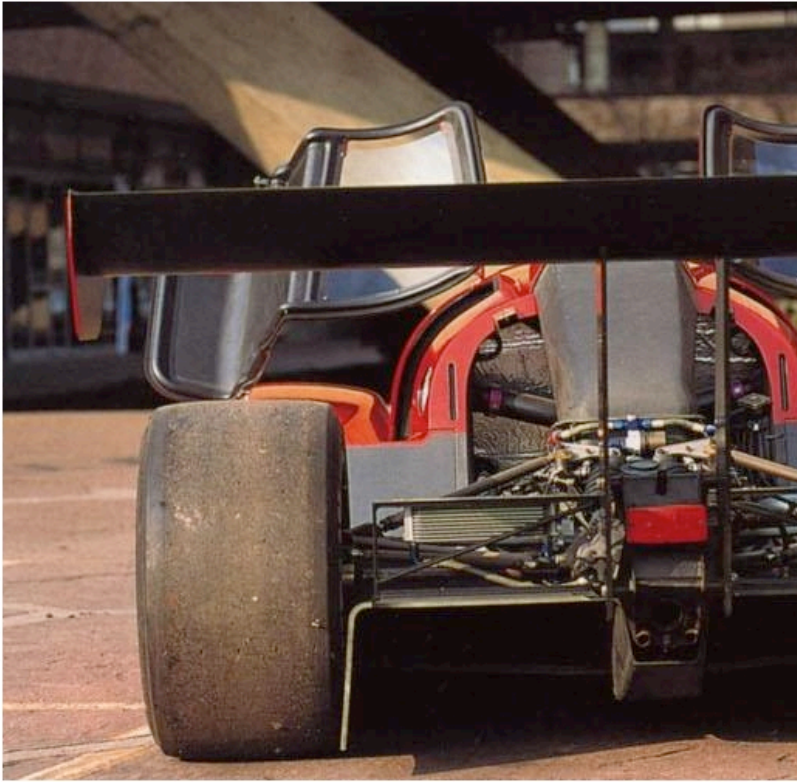
A proposito del motore, eccone qui a fianco una vista; già che guardate, contate anche il numero di cilindri...



A riprova del fatto che la SE 048 fu sviluppata “seriamente”, ecco una sua foto nella galleria del vento.



Per ammirare un po' meglio questa meraviglia, ecco una vista dal retro.



In un articolo, scritto in giapponese (v. sito citato sotto), compare questa foto, in cui si vede l'abitacolo dell'Alfa SE 048 e sotto di essa, si vede *Momo* Moretti seduto al volante...

Osservando l'abitacolo, non si capisce cosa c'entri Moretti con la SE 048, se capite il giapponese oppure volete divertirvi con le traduzioni automatiche, andate a visitare il sito:

<http://www.alfistas.com/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=50522&highlight=>

da cui sono tratte queste immagini.



Un'altra stranezza riguardo a questa vettura è riportata da Wikipedia (it.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_Sport_Prototipo), qui si

afferma che:

La casa del Lingotto, impose l'adozione di un motore a 12 cilindri il quale altro non era che un ex propulsore utilizzato dalla Ferrari in Formula 1 tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90. La versione con questo motore venne denominata Abarth SE048, a cui si deve la denominazione popolare (ma errata) di Alfa Romeo SE048 nei confronti dell'Alfa Sport Prototipo.

Per adottare questo motore, gli ingegneri dell'Alfa Romeo avrebbero dovuto modificare pesantemente il layout della scocca, così venne definitivamente abbandonato il progetto del Gruppo C, che nel 1992 venne presentato alla stampa, ma rimase solo e sempre una cavia di laboratorio.

Mentre nella foto del motore (v. sopra), si vede benissimo che il V12 Ferrari era già stato inserito e ne era anche stato modificato il coperchio con la scritta "Alfa Romeo"; inoltre, visto che la foto mostra chiaramente che il motore era un 12 cilindri, come si poteva già sapere che non andava bene e che tutta la vettura andava riprogettata se essa non aveva girato?

Ma come mai su questa vettura vengono riportate informazioni non verificate, se non contrastanti?

Riguardo all'utilizzo del motore Ferrari di F1, al posto del V10 Abarth/Alfa, le ragioni possono essere plurime e razionali: il V12 Ferrari veniva comunque sviluppato per la F1 ed in casa sembrava ovvio non duplicare la spesa di sviluppo del motore, il V10 Alfa, seppur potente e più corto, probabilmente, come un V10 dell'epoca doveva "soffrire di vibrazioni", sempre possibile causa di rotture ad organi collegati specie nelle corse di durata (o di "pseudo durata", come diceva Ronco all'epoca); oltretutto l'innesto del V12 al posto del V10 sembra, a vedere le foto, non aver causato problemi eccessivi.

A questo punto, la situazione mi sembra strana, non sono soddisfatto di ciò che è emerso, ed allora chiedo a Marco se vuole portare avanti con me la ricerca di fonti per venire a capo di questo mistero.

Sul forum di **modellismo.net**

(<http://www.modellismo.net/forum/statico-reference/70876-alfa-048-se-e-alfa-164-pro-car.html>),

l'utente *lovegt40* riporta, il 12 giugno 2009 (in seguito proprio alla presentazione del prototipo alla 57.a coppa storica), come notizia ricevuta da Alfa:

Da un certo punto di vista il giochino della macchina costruita di nascosto fa parte delle "politiche" interne di molte grandi case automobilistiche. Può così capitare che dal nulla compaia addirittura una macchina intera e funzionante; un "prototipo", ma nel senso della categoria sportiva. Questo episodio riguarda l'Alfa Romeo come Marchio, ma tra i promotori non c'erano i congiurati da Arese ma una combriccola di "torinesi" DOC con la passione per le corse. L'iniziativa è nata nel 1992 al momento di dove e come far correre l'Alfa: nella categoria Turismo, nel Campionato tedesco DTM o altro. In seno all'Alfa Corse, con un impeto di manie di grandezza, viene in mente che sarebbe bello fare una Sport Prototipo per correre a Le Mans. L'idea nasce da alcuni uomini che a suo tempo parteciparono alla conquista del Campionato Mondiale della categoria con la Lancia nel 1980 e 1981. Tra questi l'ingegner Sergio Limone che sviluppa il progetto e inizia la costruzione con la collaborazione di pochi fedelissimi come Rodolfo Gaffino Rossi. Questa Alfa Sport Prototipi nasce con la denominazione d'officina Abarth SEO48 ed è un progetto molto avanzato nella meccanica e nell'aerodinamica, infatti segue l'iter di una "vera" vettura da

competizione, comprese le prove in galleria del vento. Mancano solo alcuni componenti fondamentali, ma si rimedia facilmente: il cambio è un Hewland a 6 marce e il motore, grazie alle amicizie e ai rapporti di parentela, un Ferrari 12 cilindri 3500 di Formula Uno. A questo vengono cambiati i coperchi con quelli con la scritta Alfa Romeo in rilievo. A macchina finita sono tutti contenti perché è tutto già pronto, tranne l'approvazione dell'Amministratore Delegato, Paolo Cantarella. Ma invece il Capo, quando vede la macchina venuta dal nulla, la prende male e ordina "fatela sparire e ringraziate che non vi licenzio". Così questa originalissima e misteriosa Alfa Romeo non compirà nemmeno un metro sulla pista e sarà svelata al pubblico solo in autunno 2002 in occasione di una esposizione tematica al Museo dell'Automobile di Torino.

Certo che le affermazioni riportate da *lovegt40* sono davvero inquietanti.

Ma in genere queste dichiarazioni, soprattutto se riportate pubblicamente, hanno un fondo di verità, sta a noi indagare, servendoci dei fatti di cui siamo inequivocabilmente a conoscenza, trovare la "verità oggettiva", ossia quella specie di interpretazione dei fatti che sia la più svincolata possibile dalle visioni di parte, ma che comunque sia pienamente accettabile da chi non sia in mala fede.

Ci sono alcune affermazioni che non corrispondono alle notizie conosciute, la prima di esse riguarda la data: si dice che l'iniziativa è nata nel 1992, ma le fonti, adesso ufficiali, dicono 1989, data che è veramente credibile.

Ma allora, ci si chiede, come mai questa vettura non corse nemmeno nel 1991? Certo i tempi di sviluppo nel 1989 non erano quelli di adesso, ma quasi 2 anni avrebbero

dovuto essere più che sufficienti per completarne lo sviluppo, soprattutto se il gruppo è già esperto.

Questo avvalorava la dichiarazione dello sviluppo della vettura “alla carbonara”, cioè con modalità per nulla “ufficiali”.

Io stesso ho avuto più di una volta l’esperienza di portare avanti progetti che non avevano alcun crisma di ufficialità, e che vivevano o meglio vivacchiavano all’ombra di altre attività che non valevano granchè, ma erano finanziariamente trainanti... Io a quella situazione credo ciecamente: è tipica della situazione della ricerca in Italia.

Ovviamente ciò a cui non credo è la segretezza ed il fatto che gli alti vertici Fiat ne fossero totalmente all’oscuro, questo è pressochè impossibile, invece so che si chiude un occhio, tanto il costo è trascurabile, e se poi magari ci esce qualcosa di buono... Ma allo stesso modo tutti fanno finta di non sapere nulla per potersi tirare indietro se è il caso...

Quindi credo anche a Cantarella, anche questa è una situazione tipicamente italiana...

Perchè allora sono scettico sulla “segretezza” e sul fatto che nessuno volesse che venisse prodotta una simile vettura?

Per il fatto che, durante lo svolgimento della gara di Silverstone del campionato mondiale Sportscar del 1991, l’ingegner Stirano, cita appunto questo progetto “segretissimo” dell’Alfa (in uno spezzone video, proveniente dalla emittente Telemontecarlo).

Come si possono comporre allora tutti gli elementi in modo che la quantità di verità oggettiva sia massima?

Ci siamo divertiti ad immaginarci delle scenette **usando sfrenatamente la fantasia...**

Motore Alfa per Ligier: ci immaginiamo un certo signore

anziano, che telefona al grande capo:

Mi è stato riferito che ci sono trattative per fornire un motore da corsa del gruppo ad un assemblatore francese.

Cosa succederebbe se una sua macchina arriva prima delle nostre?

Non crede che si debba evitare questo pericolo?

Alfa 164 Procar: ci immaginiamo il signor F1, che chiacchiera del più e del meno con un responsabile delle rosse:

Stiamo pensando ad una iniziativa per offrire ai costruttori una vetrina pubblicitaria: dei prototipi da corsa replicheranno le forme delle loro vetture di punta...

I motori di questi prototipi saranno come quelli della F1, così poi entrare come concorrenti nella F1 per questi costruttori sarà più agevole...

Stop alla evoluzione della SE 048: anche qui immaginiamo il signor F1, sempre a colloquio con un responsabile delle rosse, si è alla fine del 1991 e c'è stato l'insediamento del nuovo presidente FIA:

Circola la voce che sia stato preparato un esemplare da far correre nel campionato FIA Sportscar. Max mi detto che questo campionato non gode di buona salute, non si sa se, e fino a quanto, si potrà prolungarne l'agonia. Max dice che difficilmente esso sopravviverà alla prossima stagione.

...

Sapete che sospetto mi fece venire l'affermazione dell'ing.

Lunetta, da me riportata nel riquadro?

Vi metto sulla strada... Pescarolo ha fatto notare all'ACO che le prestazioni delle vetture "fanno sognare" ed attirano interesse, nel 1991 le prestazioni dei prototipi erano quasi paragonabili a quelle delle F1 di quel tempo (i piloti che avevano guidato anche le F1, dicevano che erano equivalenti ad una F1 col pieno), nel 1992 il tempo di qualificazione di Monza fu di 1'26"019... Warwick dichiarò: "I think we are going to see better racing up front than in Formula One."

Ovvero i prototipi erano attraenti, avrebbero potuto dare noia alla popolarità della F1...

Ma fu proprio Max Mosley ad uccidere il campionato? oppure questo era destinato ad una brutta fine per conto proprio?

A favore della seconda ipotesi gioca il fatto che tra il '91 ed il '92 la Jaguar si era ritirata... A Monza, nel '92 il numero dei prototipi si contava sulle dita di una sola mano, il pubblico non era quello delle grandi occasioni...

Per ciò che riguarda invece il peso della prima ipotesi, ai team non fu lasciato il tempo di adeguarsi alla nuova situazione, avrebbero potuto entrare i piccoli costruttori, ma... quando si viene a sapere che non si sa se ci sarà una stagione successiva...

Sergio Iovacchini e Marco Massai