

## **Alfa Romeo 12C Prototipo**

Torna alla luce una vettura affascinante e misteriosa, che non ha mai preso parte alle corse per cui era stata concepita ma che racconta un legame fra alcuni tra i più grandi marchi del motorsport: Alfa Romeo, Ferrari e Porsche. Le vicende – del mondo stravolto dalla Seconda guerra mondiale e dell'Alfa Romeo in particolare – la vedranno scomparire prima ancora di avere un nome, ma oggi rinasce, dopo un lavoro di restauro e soprattutto di ricerca, con una denominazione che segue la prassi del Biscione e che rende omaggio all'inedito propulsore che la caratterizza: 12C Prototipo.

La vettura, appartenente a Stefano Martinoli, fondatore di Progetto 33, è stata restaurata da Egon Zweimüller.

La 12C Prototipo rappresenta la fotografia di un istante – durato forse giorni, forse mesi – in cui le vicende progettuali, industriali e sportive dell'Alfa Romeo convergono con l'obiettivo di creare una vettura che potesse essere competitiva nella categoria Sport così come la base di partenza per una nuova generazione di automobili sportive in un mondo, ed in una società, che gli indirizzi del mercato e i mutati regolamenti sportivi stavano stravolgendo ancor prima dello scoppio della Seconda guerra mondiale e che nel dopoguerra sarebbero giunti a completa maturazione.

Le sue origini affondano nel progetto della S10, una vettura di alta gamma che nelle intenzioni di Ugo Gobbato – Direttore Generale dell'Alfa Romeo – avrebbe dovuto prendere il posto della 8C 2900 B al vertice della produzione, ma che allo stesso tempo avrebbe dovuto avere una vocazione più moderna e internazionale.

Sebbene i primi disegni portino ancora la firma di Vittorio Jano, il progetto della S10 – e della sua “sorella minore” a 8 cilindri a V, S11 – viene portato avanti parallelamente e su piani diversi da Bruno Trevisan, Gioacchino Colombo e Wifredo Ricart. Per la versione berlina si studia una inedita scocca autoportante, mentre per la Super Sport una profilata carrozzeria berlinetta aerodinamica. Vero cuore del progetto è però il propulsore a 12 cilindri a V di 60° di 3.6 litri, caratterizzato da distribuzione monoalbero in testa, alimentazione atmosferica e dimensioni estremamente compatte, tali da poter essere facilmente intercambiabile con i “vecchi” 6C 2500 e 8C 2900. Una unità completamente diversa, più moderna e semplice, del mastodontico V12 sovralimentato che lo stesso Jano aveva disegnato per le sue Grand Prix.

Con una perentoria comunicazione firmata da Gobbato, la storia della S10 e della S11 viene però drasticamente interrotta il 31 maggio 1941, chiudendo un progetto lungimirante e probabilmente cambiando i destini della stessa Alfa Romeo che nel dopoguerra avrebbe abbandonato la produzione di altissima gamma per dedicarsi al nuovo corso della 1900, Giulietta e poi Giulia. Un'eredità che sarebbe stata egregiamente raccolta da altri marchi, Ferrari in primis, capace di basare proprio sul V12 una genealogia di granturismo esclusive e di respiro internazionale.

Se la vettura viene abbandonata, a sopravvivere è però lo splendido V12, i cui disegni proseguono addirittura fino al 1943. Gioacchino Colombo – che di questa architettura farà tesoro anche nei successivi anni trascorsi a Maranello – ne deriva una versione con cilindrata ridotta a tre litri e una spiccata vocazione sportiva, pensando con tutta probabilità alla Mille Miglia del 1941, un'edizione che non si corse mai.



Il nuovo motore, capace di circa 165 CV, verrà quindi installato su un telaio di derivazione 8C 2900, con rinforzi strutturali e sospensioni progettate da Ferdinand Porsche, che con l'Alfa Romeo aveva in corso un rapporto di stretta collaborazione. Il tutto verrà poi "vestito" di un'elegante carrozzeria spider in lega leggera che strizza l'occhio alle forme della GP Tipo 158 "Alfetta" che nel frattempo aveva debuttato e vinto.

L'acuirsi del conflitto costringerà l'Alfa Romeo a nascondere le vetture, dimenticare le corse e concentrarsi sulla sopravvivenza stessa dell'azienda. Nel dopoguerra è invece un mondo nuovo con gare, mercati e obiettivi diversi: i componenti di quella che possiamo ribattezzare 12C Prototipo – motore, telaio e carrozzeria – vivranno ognuno le proprie vicende.

Fino ad oggi, quando i componenti si sono riuniti per riportare alla vita la 12C Prototipo, fotografia di un istante della storia Alfa Romeo che non avrà futuro in quella configurazione ma che lascerà un'impronta profonda nella grande storia dell'automobilismo. Una "fotografia" dai contorni sfocati – dal tempo e dalle vicende – che ritrae il momento in cui telaio, motore e carrozzeria vissero insieme dando vita ad una vettura. Non essendo stata codificata, prodotta e venduta, non può essere iscritta in un registro di produzione o perfettamente ritratta in un disegno tecnico ma una serie di informazioni, ricerche, e caratteristiche emerse durante il restauro rendono verosimile l'insieme.