



# ALFA ROMEO INCONTRA



## Gli Uomini Alfa 1910 - 1980

Allievi del Corso di Sperimentazione sulle Macchine prof. A. Senatore- Dipartimento di Ingegneria Meccanica per l'Energetica

1910 - 1920



**Giuseppe Merosi**  
Il "geometra" (1872-1956).  
Progettista dal 1910 al 1924

Nato a Piacenza nel 1872, Giuseppe Merosi assume nel 1910 il difficile compito di lanciare su un mercato ancora tutto da definire le automobili del Portello. È la persona giusta: dai suoi progetti escono vetture efficaci e piacevoli, destinate alla strada e alle competizioni. Il progettista realizza nel '23 la P1, biposto per le corse destinata a debuttare nel Gran Premio di Monza, ma l'incidente mortale di Sivocci durante le prove ferma sul nascere il cammino della vettura. Più fortunate le automobili per la clientela privata, la RL e la RM.

### Nicola Romeo

Nicola Romeo, un imprenditore di origini napoletane, nel 1915 prende il controllo di A.L.F.A. e decide di modificarne la filosofia produttiva. La produzione di automobili si sostituisce a quella di munizioni e materiale bellico per l'esercito impegnato al fronte, motori per aeroplani e motocompressori. Nel 1918 la "Società Anonima Nicola Romeo" assume il controllo delle Costruzioni Meccaniche di Saronno per l'allestimento di locomotori. Nel 1928 Nicola Romeo, per contrasti ormai insanabili chiude definitivamente i suoi rapporti con Alfa Romeo.



1920 - 1930



**Vittorio Jano**  
Il genio

Strappato alla Fiat grazie alla mediazione di Enzo Ferrari, Vittorio Jano, torinese, arriva all'Alfa Romeo nel 1923 e realizza subito la mitica P2, vettura che rimarrà imbattuta per sette anni, la 1750 che domina la Mille Miglia nel '29 e nel '30, la P3 che dal 1932 diventa la preferita dei più grandi piloti del momento. Lascia l'Alfa Romeo nel '37.

### Ugo Sivocci (1888 -1925)

La carriera di Ugo Sivocci è tutta sotto il segno Alfa. Con Ascari, Campari e Ferrari è "l'eroe" delle corse dei primi anni Venti: quarto alla Targa Florio del '21, quarto a Monza nel '22, primo alla Targa del '23. Merosi gli affida i collaudi della P1 ma durante i test Sivocci esce di strada e muore.



### Gastone Brilli Peri (1893-1930) Brilli

Inizia la carriera di pilota nel primissimo dopoguerra. Nel '25 conquista con l'Alfa il suo primo mondiale al G.P Italia di Monza. Continua a correre fino al 1930, quando muore a Tripoli, durante le prove del Gran Premio.



### Antonio Ascari (1888 -1925) Il più amato dalle folle

Nato nel mantovano nel 1888, meccanico, Ascari corona finalmente il suo sogno di correre. Nel 1921 in coppia con Campari vince la Parma - Poggio Berceto, porta al debutto vincente la P2 nel '24, quindi ancora a Poggio Berceto, al G.P. di Spa fino a Monthlery per un'altra vittoria. Al 22° giro la tragedia: la P2, velocissima di Ascari tocca una protezione che doveva essere spostata, si ribalta. Ascari muore.



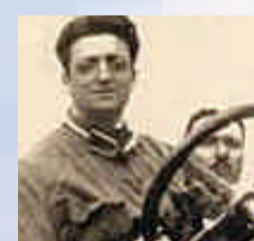
### Giuseppe Campari (1892- 1933) El negher

Nato a Lodi nel 1892, Giuseppe Campari è stato il primo grande campione a regalare all'Alfa importanti successi. Campari vince a Lione nel '24, quindi alla

Mille Miglia del 1928 e del 1929 e nel G.P. D'Italia a Monza con Tazio Nuvolari. Nel '33, all'età di 41 anni, Campari si prepara a uscire di scena: ma quella che forse dovrebbe essere l'ultima avventura agonistica, a Monza, si rivela fatale. Campari esce di strada con Borzacchini della Maserati. Muoiono entrambi.

### Enzo Ferrari (1898- 1988)

Bravo pilota, abile diplomatico, ottimo imprenditore. Il rapporto tra Enzo Ferrari e l'Alfa Romeo è lungo e complesso: comincia come pilota negli anni Venti quando disputa la Targa Florio con una 40-60 HP, tagliando il traguardo come 2° assoluto e continua con successo per il decennio successivo. Ma Ferrari diventa un personaggio importante soprattutto in fase strategico-organizzativa. La sua intraprendenza lo porta nel '29 a fondare la Scuderia Ferrari, che nel '32 diventa rappresentante dell'Alfa Romeo in gara. Un ruolo che ricoprirà fino al 1938, quando verrà chiamato all'Alfa Corse. Ferrari torna presto a Modena, lasciando definitivamente l'Alfa Romeo.



1940 - 1950

### Wilfredo Ricart (1897-1947)

Ingegnere spagnolo di Barcellona, nel '36 viene assunto dall'Alfa Romeo Come consulente per prove e temi tecnici, mentre nel 1940 viene nominato consulente tecnico della Direzione Generale e gli è affidata la direzione del servizio studi speciali e la sovrintendenza dei servizi di progettazione, incarico che tiene fino al 1945. Realizza la 162 con motore a 16 cilindri, la 512 a 12 cilindri con motore boxer posteriore, la 613 biposto Sport, il prototipo Gazzella e due motori aeronautici. Dopo la guerra ritorna in Spagna dove progetta la celebre "Pegaso" prima di contribuire alla nascita della Seat.



### Gioacchino Colombo (1903-1987) Tecnico di Legnano (Mi)

Gioacchino Colombo contribuisce in primo piano ai trionfi sportivi dell'Alfa Romeo negli anni Trenta e Quaranta. Arriva al Portello nel '24, diventa in seguito il collaboratore diretto di Jano e si occupa della Scuderia Ferrari. A Modena progetta la mitica 158, la 308, la 321 e la 316. È richiamato dall'Alfa Romeo nel '38, dopo la guerra collabora al progetto di alcuni prototipi tra cui il "Disco volante", e torna alla Ferrari nel 1945 dove realizza il primo 12 cilindri 1500 cc del Cavallino.



### Orazio Satta Puliga (1910-1974)

Nato a Torino nel 1910, ingegnere aeronautico, arriva all'Alfa Romeo nel 1938. Si occupa della 158 da Gran Premio e successivamente della 159. È grazie ai suoi interventi che l'Alfa Romeo vince i primi due titoli mondiali nell'immediato dopoguerra. Tecnico e manager di grandi capacità, ha accompagnato il cammino dell'Alfa a cavallo della seconda guerra mondiale. Portano la sua firma anche le vetture di serie tra cui la 1900, la Giulietta, la Giulia, la 1750, la Montreal e l'Alfetta e le rispettive versioni da corsa.

### Luigi Fagioli (1898 - 1952)

Anche lui componente dell'Alfa delle tre "F", insieme a Farina e Fangio. Nasce a Osimo (Ancona). Arriva all'Alfa nel '33, torna nel '50 e vince con Fangio il G.P. di Francia nel '51 a Reims. Muore nel '52 dopo un incidente subito a Monaco.



### Nino Farina (1906-1966) Dalla toga alla tuta

Nato a Torino nel 1906, nipote di Pinin Farina, Giuseppe Farina è il primo campione del mondo di Formula 1 al volante di una monoposto Alfa Romeo. Si laurea in legge, ma ai tribunali preferisce le corse. Debutta in pista nel 1930 con un'Alfa 1500 cc ma esce di strada e si ferisce. Non si scoraggia, rientra in gara nel '33, supera Nuvolari guadagnandosi le sue simpatie, e lo porta con sé all'Alfa come pilota ufficiale. Arriva secondo alla Mille Miglia nel '36 e nel '37, per poi diventare pilota di punta dell'Alfa, quando Nuvolari passa all'Auto Union. Torna in pista nel dopoguerra con la 158, trionfa a Ginevra per poi vincere alla grande nel 1950: e questa volta è il primo titolo mondiale. 30 punti: 3 punti in più rispetto a Fangio, suo "rivale" e compagno di squadra. Ritenta l'anno successivo ma si colloca al quarto posto. Continua a correre con le Ferrari dopo il ritiro dell'Alfa e muore in un incidente stradale nel 1966.



1950 - 1960



### Juan Manuel Fangio (1911 -1995) La volpe argentina

Argentino glaciale dalla guida precisa, dotato di eccezionale senso tattico. Astuto, abilissimo, fortunato, Fangio è forse il migliore corridore della storia. Certamente, quello che ha vinto di più, con 5 titoli mondiali in una carriera ricca di soddisfazioni. Il primo risale al 1951 con l'Alfa Romeo, alla guida delle 159 elaborate da Orazio Satta. Vince nella gara di apertura in Svizzera, quindi in Francia, è sconfitto da Gonzales a Silverstone ma non si scoraggia. Trionfa nel G.P. di Spagna ed è campione. Dopo il ritiro della squadra ufficiale Alfa Romeo dalle corse, Fangio partecipa con una vettura milanese alla Mille Miglia. È in testa fino a Firenze: peccato che un guasto lo rallenti sugli Appennini e lo fa concludere in seconda posizione. Successivamente corre per la Mercedes.



### Carlo Chiti

Progettista di vetture da corsa, toscano di Pistoia, laureato in ingegneria aeronautica a Pisa nel '51. Le sue creazioni hanno permesso all'Alfa Romeo di rinnovare la sua grande tradizione sportiva. Chiti entra nel reparto esperienze speciali Alfa Romeo nel '52, entra in Ferrari nel '57 dove realizza la prima monoposto a motore posteriore che vince il mondiale 1961 con Phil Hill. Alla Ferrari Chiti introduce per primo gli "spoilers" sulle vetture da corsa, che poi si sono trasformati in alettoni. Torna all'Alfa Romeo e nel '64 fonda l'Autodelta (reparto corse Alfa) che ridà vita alla tradizione della Casa nel mondo delle corse e che nel 1966 entra a far parte dell'Alfa. Lascia l'Alfa Romeo nel 1985.

1930 - 1940



### Tazio Nuvolari (1892-1953) Il mantovano volante

Le sue imprese, il suo modo di correre, aggressivo e sorprendente, la sua rivalità con Varzi entrano nella leggenda e fanno battere forte il cuore degli sportivi.

Arriva all'Alfa nel 1930, vince alla grande la Mille Miglia, quindi la Targa Florio, il G.P. di Monza con Campari, è pilota di punta della Scuderia Ferrari. L'anno forse più felice per Tazio è il 1932. Il "mantovano volante" è protagonista di una stagione trionfale con 7 vittorie assolute, 5 di classe. È campione italiano assoluto e primo nel Campionato Automobilistico Internazionale. Vince a Le Mans nel '33 e nel '35 batte Mercedes e Auto Union in una gara spettacolare al Nurburgring.



### Achille Varzi (1904-1948) Il signore di Galliate

Il grande rivale di Nuvolari, diverso dal mantovano per indole e per stile di guida. Nel '29 vince il titolo italiano con le P2, perde alla Mille Miglia e prende la sua rivincita alla Targa Florio. Passa alla Maserati, quindi alla Bugatti, per tornare alle "rosse" nel 1934. Vince alla Mille Miglia, a Tripoli, alla Targa Florio, al G.P. del Perù, a Nizza. Nel '46 è pronto a scendere in pista per vincere, ancora tanti momenti di gloria. Muore nel '48 durante le prove sul circuito di Berna.

### Nino Vaccarella 1933

Nasce a Palermo nel 1933, preside di liceo, abilissimo pilota di vetture a ruote coperte. Ottiene nei primi anni Settanta una serie di vittorie di calibro internazionale e il titolo italiano assoluto nel '71. Inizia a collaborare con l'Alfa nel '68, rientra all'Autodelta nel '71 per vincere la "sua" corsa, la Targa Florio. Vince ancora in Sicilia nel 1975 insieme ad Arturo Merzario con una "33 T 12".



### Rodolfo Hruska 1915

Nato a Vienna e diplomato in Ingegneria meccanica al Politecnico di Vienna nel 1935, nel 1954 Hruska viene nominato Direttore Tecnico dell'Alfa Romeo, responsabile dei settori di Progettazione e di Produzione, prendendo parte attiva alla realizzazione del furgone "Romeo" e della Giulietta Sprint. Nel 1959 lascia la Casa del Portello, per tornare all'Alfa nel 1967, nominato Amministratore Delegato e Direttore Generale della SICA, con l'incarico di progettare e realizzare una vettura utilitaria da costruirsi in gran serie nel meridione. Con pochi tecnici esegue gli studi dei gruppi meccanici, mentre Giugiaro collabora all'impostazione della carrozzeria. Nel 1968 è nominato Amministratore Delegato e Direttore Generale dell'Alfasud. Nel 1974 l'ingegnere assume la sovrintendenza delle progettazioni e sperimentazioni di tutti i prodotti del Gruppo Alfa Romeo.

### Niki Lauda 1949

Nato a Vienna nel 1949, Niki Lauda gareggia con la scuderia Ferrari dal '74 al '77, quindi passa alla Brabham negli anni in cui la scuderia inglese utilizza sulle sue vetture i motori dell'Alfa Romeo. Lauda riesce a vincere due corse. Il rapporto con l'Alfa continua fino al termine della stagione 1979 e si ritira definitivamente dall'attività agonistica nell'85 dopo aver vinto tre titoli mondiali: nel '75 e nel '76 con le Ferrari, quindi nel 1984 alla guida della McLaren motorizzata Porsche turbo.

### Bruno Giacomelli 1952

Nato nel 1952 a Ponzarcale, in provincia di Brescia, nel 1974 debutta in Formula Italia, mentre l'anno successivo vince il Campionato Italiano nella Categoria Formula Italia. Nel 1977 debutta in F.1 a Monza, con la March, mentre nel 1978 vince il campionato Europeo di Formula 2, ottenendo molti record in vittorie e in giri veloci, partecipa a 5 gare di Formula 1. Nel 1979, come pilota ufficiale Autodelta, ha contribuito alla messa a punto della vettura di F.1 dell'Alfa Romeo per il suo rientro al campionato. La collaborazione di Giacomelli con l'Alfa continua fino al 1982. Le stagioni migliori sono nel 1980 e nel 1981, quando ottiene la pole position a Watkins Glen e il terzo posto a Las Vegas.



1970 - 1980