

# RUOTECLASSICHE

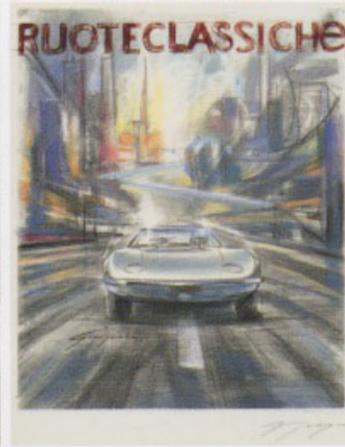
# 30

TRENT'ANNI

**IN REGALO** CON QUESTO NUMERO L'OPERA ESCLUSIVA E DA COLLEZIONE DI UN MAESTRO DEL DESIGN: APRI E SCOPRI QUELLA DI QUESTO MESE



COPERTINE D'AUTORE  
**GIORGETTO GIUGIARO**



### EVENTI

**VERONA LEGEND CARS**  
LA SELEZIONE DELLE PRIME  
CANDIDATE PER "MISS COPERTINA 1987"

### LE AUTO DEL MESE

"EFFEFTE" BERLINETTA  
**FERRARI 166 MM/212 EXPORT "UOVO"**  
**LAMBORGHINI LM 002**



### GARE CLASSICHE

COPPA DELLA PERUGINA  
TARGA FLORIO CLASSICA  
TERRE DI CANOSSA

# FIAT 124 SPORT

## LA COUPÉ DI FAMIGLIA



**PROTAGONISTE**  
**PORSCHE 928 L'INNOVATRICE**



**MILLE MIGLIA**  
**IN GARA SULLA LANCIA APRILIA**



**IMPRESSIONI**  
**RENAULT 5**



**ESCLUSIVO** FIAMMA BRESCHI ED ENZO FERRARI: L'ULTIMO GIALLO  
**STORIA** IL CAR DESIGN E LE INNOVAZIONI DI MARIO REVELLI DI BEAUMONT

ISSN 1121-5321 70342  
9 771121 532008

POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - DL 355/2003 (CONV. IN LEGGE 7/02/2004 N. 46) ART. 1, COMMA 1, DCB-MILANO - CANTON TICINO FRSV 16.000 - SVIZZERA (CONV. IN LEGGE 7/02/2004 N. 46) ART. 1, COMMA 1, DCB-MILANO - FRANCIA € 11,80 - GERMANIA € 15,00 - PORTOGALLO € 10,50 - SPAGNA € 11,30

# IL GIORNO DELLA CLONAZIONE

Leonardo e Vittorio Frigerio avevano un sogno: costruire oggi una coupé secondo i criteri degli anni 50, all'insegna dell'alto artigianato, ma con tecniche progettuali moderne. Ci sono riusciti partendo dal DNA Alfa Romeo e non senza qualche grande maestro in aiuto

Testo di **Saverio Villa** - foto di **Alessandro Barteletti**



## Omaggio alla leggenda

La Berlinetta ripropone tanti temi stilistici delle grandi GT italiane, a cominciare dalle gobbe sul tetto in stile Zagato. Al volante, nella foto, c'è Carlo Facetti, che ha fornito ai fratelli Frigerio motore e trasmissione.



**Venti e non più venti**  
L'esemplare del servizio è il primo nella forma definitiva, dopo un lavoro iniziato nel 2014. Le Officine Fratelli Frigerio hanno già disponibili le meccaniche necessarie per costruire le 20 vetture previste dal progetto. A 348 mila euro, tasse escluse.



Il bialbero Alfa Romeo a carburatori, derivato da quello della 2000 GTV, ha fatto registrare al banco quasi 190 CV, ma è trattabilissimo

**S**e sei appassionato di auto "di una volta", te le vai a vedere e, auspicabilmente, compri Ruoteclassiche tutti i mesi, mentre se sei molto appassionato - e puoi farlo - te ne infili una o più in garage.

Fin qui restiamo nel campo delle patologie note e terapizzabili, ma oltre questo livello le conseguenze diventano imprevedibili e stravaganti. Per esempio, puoi decidere di costruirtene una ex novo (il che parrebbe una contraddizione nei termini), magari ricorrendo a una computerizzazione spinta per ottenere un... originale migliore dell'originale.

Insomma, come se un ingegnere genetico provasse a riprodurre Napoleone, però un po' più alto, o Elvis Presley, ma senza disturbi alimentari. Leonardo e Vittorio Frigerio - rispettivamente classe '57 e '68 - appartengono a questa categoria e la Berlinetta è la logica evoluzione della loro "malattia".

Cominciamo con un flashback. I due fratelli fanno gli elettricisti. Lavori di alto livello,

mica cambiano lampadine. Però hanno il Biscione nel sangue e, in gioventù, tra un impianto industriale e l'altro, corrono nelle gare d'epoca con le Giulia TI Super e GTA e in quelle moderne con la 75 Turbo. Questo gli vale rapporti altolocati con la Scuderia del Portello e tanti bei nomi che hanno fatto la storia dell'Alfa. Carlo Facetti in primis. Ed è probabilmente tra un risotto giallo e una cassoeula - qui lombardità e milanesità si sprecano - che nasce l'idea di costruire oggi un'auto della quale l'Alfa di ieri avrebbe potuto essere fiera.

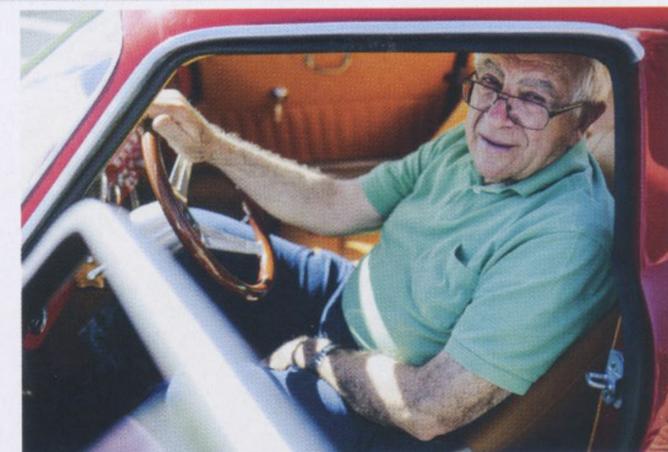
Si forma un pool di rappresentanti di un'artigianalità in fase di estinzione sotto l'egida della Officine Fratelli Frigerio (confidenzialmente "Effeffe") e si comincia a lavorare a un progetto che, quasi per scherzo, viene proposto ai selezionatori del Concorso d'Eleganza Villa D'Este 2014. I quali, senza alcuna voglia di scherzare, invitano davvero la Berlinetta sulle rive del Lago di Como, per la sua prima uscita ufficiale. In realtà è poco più di una maquette, ma di curiosi intorno ne ha tanti. La carrozzeria, battuta in alluminio, è ispirata alle coupé della fine degli anni 50 (a voi trovare le analo-



↓ DIETRO LA BERLINETTA, ANCHE LA PASSIONE DI CARLO FACETTI

## IL RE LEONE

Carlo Facetti è uno dei "grandi vecchi" dell'automobilismo sportivo italiano. Nato a Cormano, in provincia di Milano, il 26 giugno del 1935, ha cominciato a correre a 18 anni come copilota di Elio Zagato. Ma prima di esordire al volante si sporcava le mani nell'officina del padre Piero, meccanico di Gigi Villosesi, Piero Taruffi e Alberto Ascari. Come dire: prima ancora di vederne tante, ne ha sentite tante, ed è una fonte inesauribile di aneddoti, che nel 2016 ha condensato nel libro "Potenza in punta di piedi" (Edizioni Asi Service). Dotato di una grande sensibilità e di una profonda conoscenza tecnica, ha lavorato come preparatore e corso per Alfa, Lancia, Fiat, BMW e Porsche, sviluppando anche vetture private che, spesso, andavano meglio delle ufficiali. Ha partecipato più volte alla 24 Ore di Le Mans, arrivando quinto assoluto nel 1968 con l'Alfa 33 e vincendo la sua classe nel 1980 con la Lancia Beta Montecarlo. Prima di allora, però, ha vinto nel 1979 il campionato europeo Turismo con la BMW 3.0 CSL. Una volta terminata la carriera di pilota, quanto meno con le vetture moderne, ha realizzato nel 1982 un motore 1400 turbo da 500 CV che, montato su un telaio Alfa Engineering, ha vinto il campionato del mondo Endurance nel 1983 e 1984 nella classe C-Junior/C2. Ancora oggi è in attività come preparatore, insieme con il fratello Giuliano, ed è animato da una vitalità



e da una voglia di sperimentare che hanno dell'incredibile. Anche per questo ha accettato di partecipare al progetto della Officine Fratelli Frigerio dove, per sua stessa ammissione, ha ritrovato una passione vicina a quella che lo animava nei tempi eroici delle corse. È riservato e taciturno, per niente attratto dalle luci della ribalta, ma entrare nelle sue grazie ed essere ammesso ad ascoltare la sua storia significa accedere a un universo fantastico ed emozionante.



**Nessun modernismo di comodo**

All'esterno, come all'interno, niente è lasciato al caso per evocare le atmosfere dei "bei tempi". L'obiettivo è anche quello di rivalutare la tradizione dell'alto artigianato italiano. Per realizzare un esemplare completo occorrono circa sei mesi di lavoro.



gie). Il telaio è in tubi in acciaio, le sospensioni anteriori inboard di tipo push-rod starebbero bene su una "formula" degli anni 70 e il resto è tutto di matrice Giulia anni 60: il bialbero a carburatori, il cambio a cinque marce, il ponte rigido.

"La fabbrica del dom" è un'espressione milanese utilizzata per ironizzare sulle opere interminabili, proprio come fu la costruzione del Duomo del capoluogo lombardo, e dopo Villa d'Este parte quella "fabbrica del dom" che è lo sviluppo della Berlinetta.

Vittorio, il tecnico dei due fratelli (Leonardo si occupa più degli aspetti organizzativi, economici e storici), fa e disfa tutto un numero incalcolabile di volte, assistito nelle sue perversioni da Carlo Sirtori in qualità di progettista Cad 3D, visto che nel frattempo si è innamorata del progetto anche SolidWorld, azienda informatica. E di volta in volta il capomeccanico Gaspare Terranova, il carrozziere Antonio Crippa e i telaiisti Marco Folin e Massimo Riva materializzano e smaterializzano tutto intorno a due punti fermi: il 2 litri bialbero preparato fino a oltre 180 CV e il cambio a rapporti ravvicinati by Carlo Facetti che, evidentemente, non ne ha viste abbastanza nei suoi incredibili 82 anni trascorsi tra piste e banchi prova, e sposa il progetto. La messa a punto del telaio è febbrile e lo svilup-

po della carrozzeria fatica a stare al passo, tant'è che la Berlinetta muove i primi passi "nuda" - come si usava una volta - in pista a Monza e Modena.

Poi, finalmente, tutti gli elementi trovano il modo di coesistere e nel 2016 arrivano anche la targa, con la possibilità di circolare su strada, e un partner tecnico importante: Michelin Classic, che sviluppa le coperture "storiche". Parallelamente alla messa a punto "fine" della Berlinetta n. 1, comincia anche la costruzione di altri due esemplari destinati alla vendita. Per completare una vettura occorrono circa 6 mesi, perché la lavorazione a mano ha i suoi tempi, ma le tecniche Cad 3D garantiscono la riproducibilità perfetta e, comunque, danno più ritmo alla "fabbrica del dom". E nella fase di sviluppo odierna, la Berlinetta arriva sulla nostra pista di Vairano, riguardosamente su un carrello, facendo sorgere il dubbio che sia troppo delicata per lo stress della vita moderna.

Macché. Vittorio Frigerio la mette in moto e comincia a brutalizzarla sul circuito.

È bello e strano osservarne le dinamiche da storica e i ritmi da moderna, con la tonalità di altri tempi ma frequenze di attualità, perché il bialbero di Facetti arriva a 7400 giri. Leggerissima, stacca tardi prima dell'ingresso in curva, riaccelera presto all'uscita e si muove poco sui cordoli. Dà solo qualche

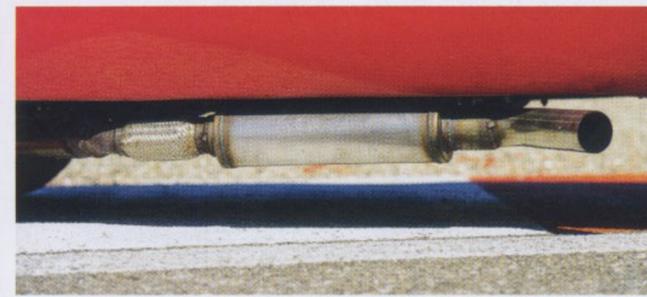
segno d'insofferenza se viene costretta alle andature da corteo per scattare le foto.

Decidiamo quindi di farci qualche giro. Salire non è semplicissimo e il sedile è un po' costrittivo per chi non veste esattamente "slim fit", ma Leonardo Frigerio ammette che gli esemplari in costruzione sono decisamente più accessibili e abitabili.

La corsa della frizione richiede un minimo di sensibilità, ma neppure troppa, perché il motore spinge che è una meraviglia anche in basso. Alla faccia del 40% di potenza in più rispetto a quello originale dell'Alfa 2000 GTV.

Dentro, il rumore è tanto ma inebriante e bisogna solo prendere un po' di confidenza coi movimenti della leva del cambio, mentre non occorrono particolari precauzioni in frenata, almeno in pista. Anche se Carlo Facetti, che per l'occasione ha abbandonato la sua officina di Bresso (MI), insiste con i Frigerio perché facciano un comando più dosabile anche su strada, che vada bene per le donne con i tacchi.

Insomma, ci si può sbizzarrire quasi come su un'auto del terzo millennio, tenendo soltanto presente che le coperture "barra 70" e con la spalla relativamente cedevole assorbono meravigliosamente i cordoli di Vairano, ma ritardano un po' i cambi di direzione. **R**



**Un gioiello di avantreno**

Il coperchio delle punterie è nel classico verde dei motori preparati da Facetti (ultimo a destra nella foto sotto, insieme con Vittorio e Leonardo Frigerio), mentre le sospensioni anteriori sembrano quelle di una "formula" degli anni 70.

C'è nell'aria anche una versione barchetta: lo studio è già iniziato e per il motore, che sarà ovviamente Alfa, la scelta potrebbe cadere sul V6 "Busso"



**↓ CARATTERISTICHE**

**Motore** Anteriore, longitudinale, 4 cilindri in linea  
 Alesaggio 84 mm - Corsa 88.5 mm  
 Cilindrata 1962 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 11,5:1  
 Potenza 186 CV (137 kW) a 7400 giri/minuto  
 Coppia 25 Nm (225 Nm) a 6000 giri/minuto  
 Distribuzione a 2 alberi a camme in testa azionati da catena, 2 valvole per cilindro  
 Alimentazione con 2 carburatori orizzontali doppio corpo Weber 45 DCOE  
 Lubrificazione forzata, capacità 6,55 litri  
 Raffreddamento ad acqua, capacità 8 litri  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore, differenziale autobloccante 25-40%  
 Cambio manuale a 5 marce  
 Leva di comando centrale  
 Pneumatici Michelin XWX 205/70 VR15.

**Corpo vettura** Coupé, 2 porte, 2 posti  
 Telaio tubolare in acciaio a sezione quadra e tonda - carrozzeria in alluminio  
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi e gruppo molla - ammortizzatore inboard con schema push-rod, barra antirollio  
 Sospensioni posteriori a ponte rigido con parallelogramma di Watt, barra antirollio  
 Molle e ammortizzatori coassiali  
 Freni idraulici a disco, anteriori autoventilanti da 290 mm, posteriori da 260 mm  
 Sterzo a cremagliera  
 Capacità serbatoio carburante 45 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 3252 mm  
 Lungh. 3980 mm - Largh. 1685 mm  
 Altezza 1250 mm  
 Peso 790 kg a secco.

**Prestazioni** Velocità 242 km/h  
 Accelerazione da 0 a 100 km/h 5 s.