

Piccola grande Alfetta



di Fabrizio Brunetti
f.brunetti@granturismonline.it

foto di Antonio Fiorenza
a.fiorenza@granturismonline.it

Le grandi passioni molto spesso sono frenate dalla carenza di risorse finanziarie atte a coltivarle. Succede così che per alimentare i propri desideri e operando un economico ma a volte intenso transfert emotionale, ci si accontenti delle riproduzioni in scala, scoprendosi appassionati di modellismo oltreché d'auto.

Ed è per questo che "Granturismo" si occuperà di automobili in miniatura con le stesse passioni e lo stesso amore che riserva a quelle... vere.

In questo primo numero abbiamo scelto di presentare la riproduzione, in serie speciale e tiratura limitata, dell'Alfa Romeo 158, la celeberrima Alfetta, che conquistò la notorietà vincendo il primo campionato mondiale di Formula 1 con alla guida Juan Manuel Fangio.

Realizzata dalla italiana Brumm in scala 1/43, sulla base di un modello già presentato da qualche anno, la vettura è proposta in quattro varianti: la n° 12 di Luigi Fagioli, seconda al GP di Svizzera del 1950 (riferimento di catalogo S055); la n° 6 di Fangio, prima al GP di Francia 1950 (rif. S054); la 10 di Nino Farina, prima al GP d'Italia nel '50 (rif. S053) ed in ultimo la riproduzione della speciale versione in oro donata da Brumm a Fangio nel 2001 a celebrazione del 50°

anniversario della vittoria del mondiale (a catalogo con il riferimento S00/01). Da qualunque prospettiva si osservi questa piccola 158, la fedeltà al modello reale è davvero convincente; in particolare ci sembra perfetta la distribuzione dei volumi con il caratteristico rapporto tra il lunghissimo cofano motore e la curvatura della coda.

Alla fedeltà della linea di insieme contraddicono poi le corrette proporzioni di ruote, scarico e posto di guida.



Difficile fare di meglio in un modello di serie, sia pur limitata.

Spiccano in particolare le splendide ruote a raggi e la perfetta riproduzione dei pneumatici, i famosi "Pirelli Stelvio Corsa" dei quali, nonostante le microscopiche dimensioni, risultano fedeli anche la finitura delle scritte e del logo. Perfetti nelle proporzioni e nella fattura i tamburi dei freni, visibili attraverso i raggi. Ben riprodotta anche la calandra anteriore con barre dallo spessore credibile e di buona fattura.

Il triangolo con il quadrifoglio e il logo Alfa

Romeo sono ben riprodotti e corretti nelle proporzioni. Abbastanza fedele, ma meno raffinato, l'impianto di scarico. Non ci ha soddisfatto invece la tonalità di colore scelta per le versioni corsa, troppo brillante rispetto al caratteristico "Rosso Alfa" di quegli anni, più scuro e profondo. La versione dorata del cinquantenario è invece davvero splendida e gioca sul riuscito



Le quattro varianti dell'Alfetta realizzate dalla Brumm: da sinistra la n° 10 di Nino Farina, prima al GP d'Italia nel '50, la n° 6 di Fangio, prima al GP di Francia 1950 e la 12 di Luigi Fagioli, seconda al GP di Svizzera del 1950; su tutte spicca la riproduzione di quella in oro donata a Fangio per celebrare il 50° anniversario della vittoria del campionato mondiale 1951

guida è corretto nelle proporzioni e nella cannellatura, anche se la tinta in questo caso non ci sembra particolarmente fedele. Al prezzo di 19 € vengono offerti esemplari di qualità molto simile ai migliori kit: davvero un bel

risultato per modelli di produzione in serie.

risultato per modelli di produzione in serie.

L'originale

Nonostante un progetto di ben dieci anni prima, alla fine della guerra - con la ripresa delle competizioni - l'Alfa Romeo 158 confermerà una netta superiorità e un'indiscussa eccellenza tecnica rispetto all'agguerrita concorrenza. Questa straordinaria monoposto guidata, oltre che da Juan Manuel Fangio, da Nino Farina e da Luigi Fagioli fu la trionfatrice del primo campionato mondiale della neonata Formula Uno.

In quel periodo il regolamento consentiva l'alternativa tra motori sovralimentati o aspirati, con il limite di cubatura di 1500 cm³ nel primo caso e 4500 nel secondo. L'Alfa Romeo aveva optato per la prima possibilità presentando l'Alfetta 158 (nella sua evoluzione diverrà poi Alfetta 159) che, spinta da un otto cilindri in linea sovrallentato mediante un compressore a due stadi, sviluppava ben 350 CV (saliti a 380 alla fine della stagione '51). Al suo esordio la vettura trionfò strappando la avversarie, le emergenti Ferrari con compressore e le Talbot, ma il successo durò poco; i ritmi di produzione imposti dal successo commerciale della neonata 1900 distolsero infatti l'Alfa Romeo dagli sforzi in ambito sportivo e con la stagione 1951 la Casa pose fine al suo impegno nelle gare di Formula 1. Ma l'Alfetta era già leggenda...



Autodromo di Monza - Gran Premio d'Italia 1951
Nino Farina ai box su Alfetta tipo 158