

**VEDE LA LUCE**  
Dopo un decennio tra gli agi e 40 anni nell'oscurità, il ritrovamento ha dato alla 1900 SS Z la terza vita. Ora corre sicura verso il futuro radioso che le spetta come auto storica di gran pregio.



# Polvere di stella

Trovare un'auto storica nel fienile sembra una favola nel 2013, ma è accaduto davvero. Il Louwman Museum ha esposto la 1900 SS Z telaio AR1900C\*01845 per testimoniare il sensazionale evento

DI ELVIO DEGANELLO - FOTO THOMAS MACCABELLI

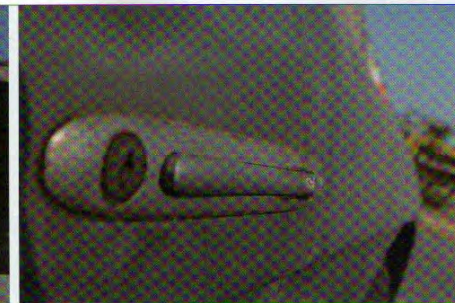
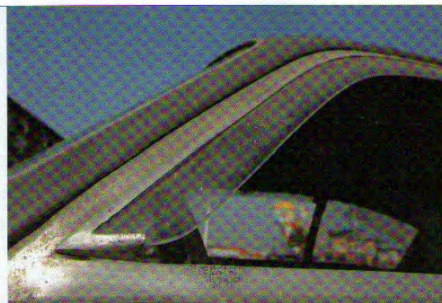
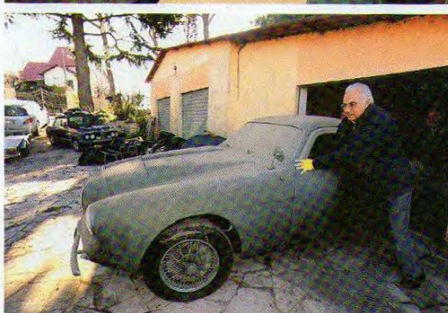
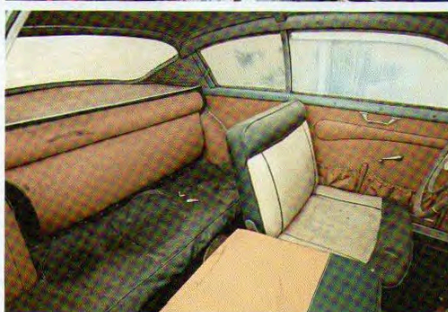
**A**ppena ha avuto notizia del ritrovamento, Evert Louwman ha voluto questa Alfa Romeo 1900 SS Z nella rassegna temporanea Stijl Iconen (Icone dello Stile), che ha organizzato dal 26 aprile al 2 giugno scorsi al Louwman Museum de l'Aia in Olanda. Al di là dell'intrinseco valore storico e collezionistico del modello, costruito in soli 36 esemplari (storia completa in Automobilismo d'Epoca n° 17), Evert Louwman è rimasto colpito dal fatto che un ritrovamento nel granaio, o "barn find", come dice lui all'inglese, sia ancora possibile nei nostri giorni. Perciò ha chiesto che la vettura conservasse l'ultratrentennale corredo di polvere e ragnatele che la copriva quando è stata ritrovata. Nessun problema, perché a questo aveva già pensato anche l'architetto Corrado Lopresto, uno dei più seri e preparati collezionisti italiani, che ha materialmente riportato alla luce la "bella addormentata". Da un pezzo aveva sentito vagheggiare la leggenda dell'auto fantasma, ma non sapeva se c'era davvero o se era un mistero. Quando gli ha telefonato l'amico Lorenzo Marzullo, un esperto di Alfa Romeo, ha stentato credere a ciò che gli ha detto: «L'auto che si vagheggia è realtà, la "bella addormentata" c'è davvero, è l'Alfa Romeo 1900 SS Z che Giuseppe Strippoli ha sottratto all'esistenza in pubblico tanti anni fa».

### Per amore delle BMW

«Ora il signor Strippoli si è messo a collezionare le BMW 2002 ti -continuo Marzullo- forse è disponibile per cedere l'Alfa Romeo». Dopo qualche tempo Corrado ebbe la conferma della disponibilità da parte di Strippoli e chiese qualche foto per rendersi conto della situazione. «Quando mi sono arrivate le foto -queste le testuali parole dell'architetto- non credevo ai miei occhi, temevo che si trattasse di una copia rifatta negli anni Ottanta, per me era impensabile alle soglie del 2013 poter trovare un'auto in tali condizioni di conservazione». Ancora un po' titubante, Corrado prese un treno per andare ad accertarsi di persona. Quando arrivò sul luogo, stentò a credere a ciò che vedeva, si trovava di fronte a ciò che mai si sarebbe aspettato di trovare. Però qualcosa non gli tornava: i sedili, per esempio, erano diversi da quelli di tutte le Alfa Romeo 1900 SS Z che aveva osservato fino a quel momento. Riconosceva tuttavia di avere visto solo esemplari restaurati. Chissà se quei sedili erano giusti? Man mano che Corrado esaminava la vettura, un compiaciuto senso di meraviglia scioglieva i suoi dubbi.

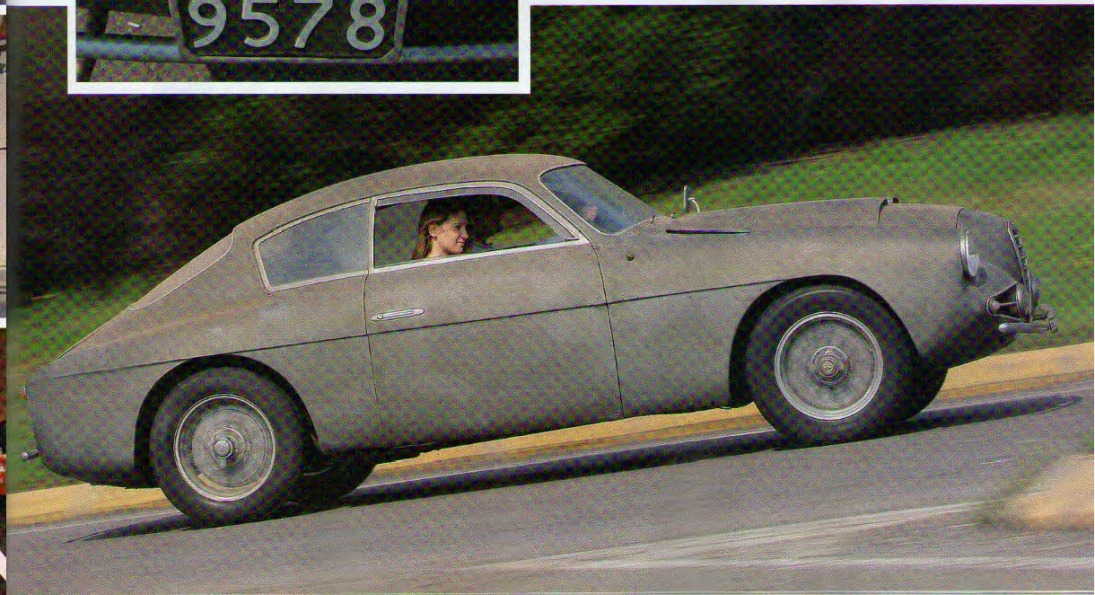
### CIANFRUSAGLIE

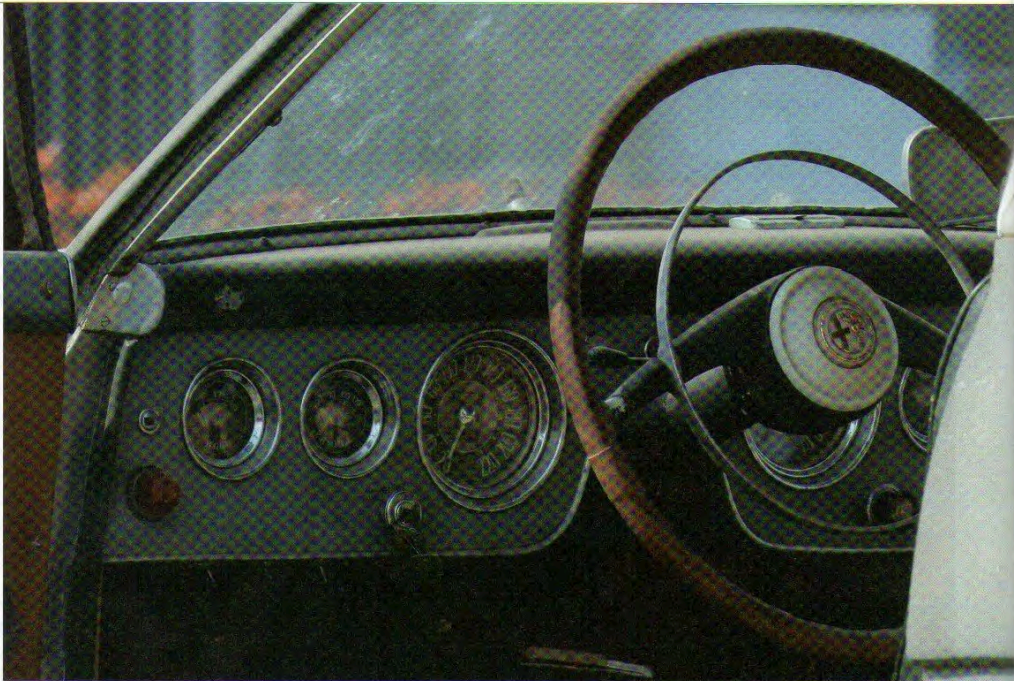
Fotostory del recupero. Dall'alto, la "bella addormentata" in prigione dietro muri di cianfrusaglie. L'esame degli interni. Corrado Lopresto libera la 1900 SS Z. L'insegna della mostra Stijl Icons a l'Aja. Si alza il velo nel Museo Louwman.



### RIFERIMENTO

Dall'alto a sinistra: alette frangivento così originali non s'erano mai viste e diventeranno il riferimento per i futuri restauri; le maniglie a scomparsa tipiche delle sportive degli anni Cinquanta; il fanalino biluce oggi incompatibile con il Nuovo Codice della Strada; le ruote a raggi ancora affidabili nonostante le tracce di ruggine; la targa Roma nera del 1968. Qui sotto, la liberazione e alcuni piccoli interventi hanno ridato il normale brio alla 1900 SS Z.





### Parola di gentiluomo

Il numero di telaio AR1900C\*01845 gli sembrò uno di quelli buoni, forse gli rimaneva una residua riserva su un paio di particolari, ma ormai Corrado fremeva per portare subito a casa la macchina. Certo non poteva metterla sottobraccio e prenderla con sé in treno. Perciò concordò un prezzo, Strippoli non volle un acconto e concluse l'affare sulla parola, con una stretta di mano come si usava fra gentiluomini di una volta. Gli impegni dell'architetto non gli avrebbero permesso di andare a ritirare l'oggetto del suo desiderio prima di dieci giorni. Nell'attesa, che gli parve eterna, a volte lo assalì la paura che qualcun'altro offrisse più di lui e portasse via la 1900 che sentiva già sua. «La cifra che ho concordato non è bassa - pensavamo non si sa mai». Finalmente arrivò il giorno tanto atteso. Attaccò il carrello all'auto e partì con il cagnolino Gigi per godere con un vero amico il piacere di recuperare la 1900 SS Z. Giunto sul luogo, la caricò personalmente e con gran cura sul carrello e quando venne il momento di iniziare il viaggio di ritorno i suoi occhi caddero sulle rosse cifre digitali dell'orologio di bordo dell'auto da treno: erano le ore 12:12 del 12/12/12. Combinazione o presagio, erano cinque numeri dodici in fila.

### La fine del mondo

Quelli erano giorni in cui i media riferivano l'isteria collettiva per il numero 12, scatenata dalle antiche profezie dei Maya sulla fine del mondo. «Altro che fine del mondo! - pensò Lopresto - questa per me è una nuova alba». Giunto nel proprio garage, si fidò del precedente proprietario che gli aveva detto di avere revisionato il motore prima di mettere a riposo la vettura. Perciò si limitò a cambiare tutti i liquidi, collegò un serbatoio da motoscafo al circuito di alimentazione, girò la chiavetta e il motore iniziò a ronzare con una musicalità del tutto rassicurante. In tempi successivi, per precauzione, Corrado smontò e pulì il serbatoio della benzina, smontò e revisionò la pompa di alimentazione, infine smontò e revisionò l'impianto frenante. Lasciò tutto il resto come stava al momento del ritrovamento, tranne i ragni che fuggirono alla spicciolata al primo getto di lacca spruzzata per conservare intatte le loro opere tessili. Con le gomme rigorosamente d'epoca, dure come il legno, la 1900 SS Z è uscita quindi nel traffico milanese per il servizio fotografico che vi presentiamo in queste pagine. Immaginiamo sia inutile riferire lo stupore degli automobilisti che l'incrociano e i capannelli di gente che si formavano a ogni sosta.

### Rotto il muro del tempo

Però si può riferire il commento più originale: «La polvere addosso è il segno che ha infranto il muro del tempo, come il botto è il segno che gli aerei rompono il muro del suono». Ai collezionisti seri piace conoscere ogni dettaglio delle loro automobili. Corrado Lopresto è

#### ESEMPIO

Queste foto devono far riflettere chi vuole auto storiche lucide come caramelle, che alla fine non si capisce più se sono ricostruite o rifatte. I segni del tempo non tolgono fascino alle pur sangue.

Ma non esageriamo!

Conservare anche la polvere, come in questo caso, può andare bene per le presentazioni nei musei, ma per la circolazione è meglio quantomeno pulire i vetri. Il discorso vale anche per i fanalini. Bene ha fatto Corrado Lopresto

a rimuovere i lampeggiatori arancio e i catadiottri per le foto (si nota la traccia più chiara sulla carrozzeria), ma importante è che l'operazione sia reversibile: per circolare bisogna essere in regola.





un appassionato speciale, collezionista, ovvio, ma solo di auto italiane costruite in pochi esemplari. È un cultore del restauro conservativo, risana tutto ciò che si può salvare, sostituisce solo i particolari troppo compromessi. Sostiene che alla fine i segni del tempo deliziano chi sa decifrarli. Egli è maestro nel ricercare quante più informazioni possibili. Le più facili sono quelle che si ricavano direttamente da un esame approfondito e ragionato su ogni dettaglio della vettura. I sedili della 1900 SS Z, per esempio, guardandoli per bene si capisce da tanti particolari che sono quelli originali, ma la conferma è venuta da una visita presso la carrozzeria Zagato, dove lo storico della Casa ha dichiarato che nei primi esemplari erano proprio così e ha aggiunto di non avere mai visto delle alette frangivento in quello stato di conservazione, quelle rifatte oggi sono un po' diverse. Per questo e per altri particolari la 1900 SS Z #01845 diventerà lo standard di riferimento per i restauri futuri.

### Passato da corsa

Il vissuto delle auto da collezione è un altro argomento che interessa e affascina i veri appassionati. Dalla consultazione degli estratti cronologici del Pubblico Registro Automobilistico, si è rilevato che la 1900 SS Z ha cambiato proprietario sette volte nel periodo d'uso. Il primo, Ruggero Ricci, la ritirò il 24 settembre 1954 presso il Garage Internazionale di Lucca, immatricolata con targa LU 20404. Trattandosi di un modello spesso usato nelle competizioni, si è cercata nei giornali specializzati dell'epoca qualche traccia di eventuali competizioni automobilistiche disputate da Ricci. Niente da fare, l'unico Ricci citato nelle cronache sportive del 1954 è un Mario, che gareggiava con la Gordini Tipo 15 Sport telaio # 19 ex Franco Bordoni. Ragionando però, era poco plausibile che Ruggero Ricci avesse corso con la 1900 SS Z perché la ritirò in settembre, quando la stagione agonistica era ormai conclusa, e la vendette a Otello Adriano Biagiotti di Larciano (PT) il 7 febbraio 1955, quando la nuova stagione doveva ancora iniziare. La ricerca su Biagiotti, al contrario della precedente, ha dato un esito sorprendente e smentito il ragionamento sulle corse di Ricci. Infatti, Biagiotti iniziò a gareggiare con la 1900 SS Z # 01845 quando la vettura era ancora intestata a Ruggero Ricci: il 24 ottobre 1954 coprì i 70 km della corsa in linea Firenze-Siena in 36'27"2, ottenendo un ottimo quinto posto assoluto e il primo di classe con 2 decimi di secondo di vantaggio sul forte carrozziere-pilota Elio Zagato alla guida di una Fiat 8VZ.



### IN GARA

Da vera Alfa Romeo e da vera Zagato, la # 01845 ha assaporato il piacere delle competizioni. Eccola, sopra, il 24 ottobre 1954 in azione nella corsa in linea Firenze-Siena; il pilota era Otello Adriano Biagiotti. Le cronache sportive riferiscono che si classificò quinta assoluta dietro le Sport più veloci (la gara fu vinta da Eugenio Castellotti a tempo di record) e prima di classe.



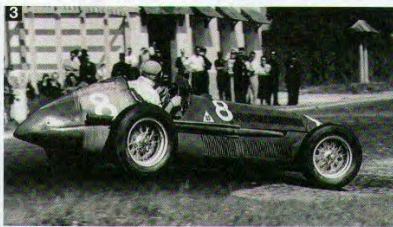
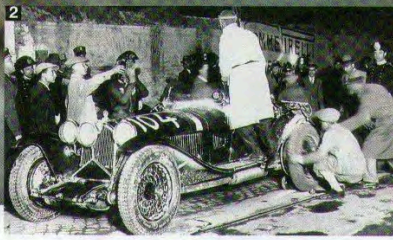
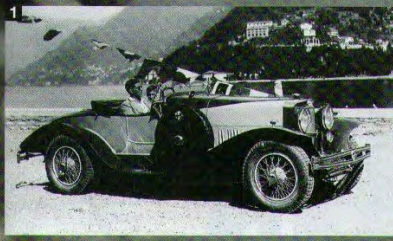
### STOFFE DA CAMPIONE

Sopra e a sinistra, i sedili in tessuto diversi da quelli di altre 1900 SS Z restaurate. Lo storico della Zagato ne ha confermata l'autenticità. A destra in basso, la cartella delle porte con le tasche portacarte e l'insero per la protezione dei gomiti.





## LE ALFA ROMEO DI ZAGATO



**OPERE D'ARTE**  
La # 01845 in Piazza della Signoria a Firenze davanti alla cinquecentesca Fontana del Nettuno realizzata dall'Ammannati con il contributo del Giambologna. Ogni secolo ha le sue opere d'arte e i suoi maestri.

## Vita fra gli agi

Probabilmente fu quella la più bella prestazione di Biagiotti in corsa con la 1900 SS Z. Nel febbraio 1955 la intestò a proprio nome con targa PT 14944, ma la impiegò solo nella prima parte della stagione agonistica, poi corse con una Ermini 1100 Sport e con una Maserati "2 litri". Nel giugno 1955 l'Alfa #01845 incontrò la terza proprietaria, Maria Laura Pelliccia residente a Firenze, e cambiò vita: solo passeggiate eleganti e tanta ammirazione da parte della buona società fiorentina. Apparteneva alla buona società anche Umberto Mazzi, il quarto proprietario, che l'acquistò nel febbraio 1957. Le foto di quell'epoca la ritraggono sempre in contesti raffinati, addirittura in Piazza della Signoria a Firenze in posa accanto alle bellezze cinquecentesche della Fontana del Nettuno con il "Biancone" dell'Ammannati, i cavalli marini, la ruota dello zodiaco e i satiri del Giambologna. Ogni secolo ha le sue opere d'arte...

## Clandestinità

Nel 1963 la #01845 prese le vie della campagna, ma rimase nella buona società con Alberto Cesaroni-Venanzi, che il 2 febbraio 1963 la portò nella propria tenuta di Castiglion Fiorentino e la reinmatricolò con targa AR 79653. Dopo Cesaroni-Venanzi la 1900 SS Z rimase per breve tempo con Gino Santi-Lanzini, che risiedeva nella piazza principale di Castiglion Fiorentino, ma il vento della contestazione soffiava forte e nessuno la degnò degli sguardi ammirati ai quali era abituata. Per le automobili quelli erano tempi duri: incolpate del disastro ambientale, erano villaneggiate e derise, addirittura bruciate nei tumulti di piazza. Ma più montava l'odio da una parte, più dall'altra montava il sentimento di chi le belle automobili non cessava di amarle. Non era facile in quei tempi essere appassionati di auto, tanto meno di auto storiche. Il minimo che ti poteva capitare era d'essere deriso. I raduni erano eventi per soli adepti. Si svolgevano fra pochi intimi lontano dai luoghi frequentati dalla gente comune, in un clima quasi di cospirazione. Fra costoro, c'era Giuseppe Strippoli, di Roma, che mise gli occhi addosso alla #01845 e riuscì ad acquistarla nel settembre 1969.

Conteggiando la TZ3 del 2013, Zagato ha carrozzato 40 tipi di Alfa Romeo. Iniziò nel 1922 il fondatore Ugo Zagato, che vestì di sportività un paio di Alfa Romeo RL (foto 1), dando il giusto valore alle motivazioni funzionali oltre che estetiche. Divenne così il "sarto" degli sportsmen. La fama aumentò con le 6c 1750 e 8c 2300 (2), nelle quali rivoluzionò il concetto di estetica, ponendo la leggerezza, la bassa resistenza aerodinamica e la funzionalità come priorità. Nacquero così le linee asciutte e terribilmente efficaci che divennero la sigla stilistica di Zagato. Oltre alle Alfa da corsa, la magica Zeta siglò una serie di modelli stradali di gran bellezza, chiusa da una notevole 6c 2300 Pescara prima della guerra. Con la normalità Zagato stentò a ritrovare il rapporto con l'Alfa Romeo.

Nel 1950 vestì la Formula 1 di Fangio (3), ma fu un caso isolato. Le 6c 2500 SS Panoramica, le 1900 SS Z e le Giulietta SV Z nacquero da iniziative del carrozziere o dall'insistenza dei clienti. Alla fine degli anni Cinquanta i successi delle Alfa Romeo con la Z divennero tanti che la Casa non poté più ignorare il carrozziere che meglio ne interpretava il cuore sportivo. Nel 1959 debuttò la Giulietta SZ (4), la prima Alfa ufficiale del dopoguerra firmata Zagato. Si copri di gloria nelle corse e nel 1963 la Giulia TZ ne rinnovò i fasti. Come negli anni Trenta, i modelli da corsa trainarono quelli stradali, fra i quali per due anni rimase nel listino ufficiale la curiosa Gran Sport Quattroruote (5) con la meccanica Giulia e carrozzeria "anni Trenta".

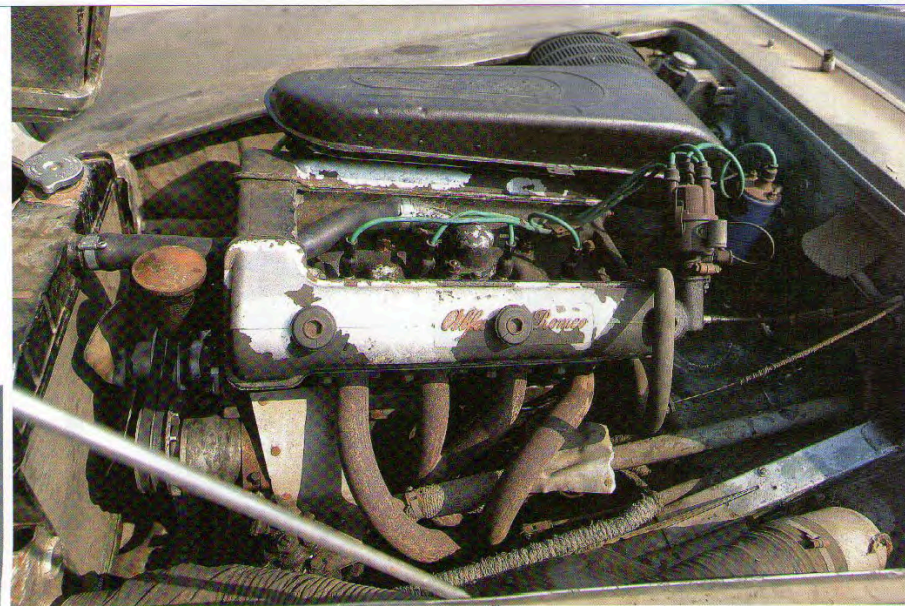
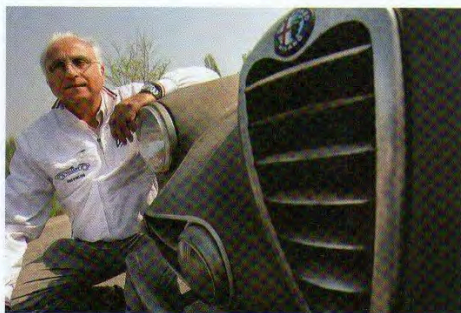
Gli altri modelli si chiamarono 2600 SZ e Junior Z. Quest'ultima con 1.108 esemplari motorizzati 1300 e 402 motorizzati 1600 segnò il sommo di una collaborazione che si raffreddò nel 1975, quando la crisi energetica investì le auto belle e veloci. Zagato dovette cambiar genere: Alfetta e Alfa 6 blindate, Alfetta e Alfa 90 Station Wagon (6) e Alfa 33 Free time (7). Unica eccezione la stupenda coupé AZ6, che tuttavia la Casa non ebbe il coraggio di produrre.

Alla soglia degli anni Novanta l'amore per le belle auto tornò potente e ciò paradossalmente frenò il successo dell'Alfa Romeo SZ-RZ (8). Era il tempo delle speculazioni sulle "supercar", molti falsi appassionati si precipitarono a prenotarla nella speranza di cedere la prenotazione con un forte guadagno. Le cose non andarono esattamente come essi speravano...

## Prigionia e liberazione

Dati i tempi, il nuovo proprietario la usò poco, ma la trattò con premura e concluse le sue cure con una bella revisione meccanica. Dopo gli sembrò che non avesse più bisogno di nulla e, anche per non sciuparla, la mise al sicuro in uno stanzone. Con il passare del tempo tuttavia Giuseppe Strippoli accumulò nello stanzone altri tesori: tanti ricambi e tanti pezzi d'auto d'ogni tipo, che resero impossibile avvicinarsi alla 1900 SS Z senza un imponente lavoro per rimuovere quanto le stava ammassato attorno. La montagna di cianfrusaglie che la tenne imprigionata in qualche modo la protesse, facendole da scudo e assorbendo in vece sua molta dell'umidità presente. Ciò non significa che scongiurò il degrado, ma solo che lo mantenne entro limiti accettabili, evitando che compromettesse parti importanti. Il ricovero durò all'incirca quarant'anni e si concluse nel dicembre 2012.

La storia adesso torna al punto in cui abbiamo iniziato. Il cerchio si chiude. Resta solo da dire che Corrado Lopresto ha deciso di non rivendere la #01845. Si limiterà a un restauro conservativo. È una decisione saggia che raccomandiamo a tutti coloro che avessero la fortuna di ritrovare un'auto storica in uno stato di conservazione simile.



## Scheda tecnica

### ALFA ROMEO 1900 SS Z (1954-57)

**Motore:** anteriore longitudinale raffreddato ad acqua, 4 cilindri in linea, 1975 cc, alesaggio e corsa 84,5x88 mm, potenza 115 CV a 5500 giri, rapporto di compressione 8:1, distribuzione a due alberi a camme in testa, due valvole per cilindro, alimentazione con 2 carburatori doppio corpo Solex 40 PII, accensione bobina e spinterogeno **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM, rapporto al ponte 10/41, 9/41 o 8/41 **Corpo vettura:** carrozzeria in pannelli di alluminio; sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice; posteriori a ponte rigido, molle elicoidali, triangolo superiore e puntoni inferiori, ammortizzatori idraulici; sterzo a vite e rullo **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2500, carreggiate ant. e post. 1325; peso a vuoto 1153 kg **Prestazioni:** velocità massima 190 km/h ca. (secondo rapporto al ponte)

### CONTINUITÀ

Sopra, contro le apparenze il motore è perfetto. Pagina di fronte in alto, l'architetto Corrado Lopresto accanto alla 1900 SS Z che ha riportato alla luce. A sinistra, Duccio Lopresto con Sofia. La passione che passa di padre in figlio garantisce la continuità.