

Sogno di fine estate

Un fotografo californiano si innamora delle Alfa Romeo a tal punto da venire fino in Italia ad acquistare una 1300 TI. Con lo zampino di *Automobilismo d'Epoca*, ha fatto notizia sul New York Times

TESTO E FOTO DI NICK CZAP
© 2012 NEW YORK TIMES NEWS SERVICE

PRIMA PAGINA

In apertura, la pagina di apertura del servizio sul raduno del Riar in occasione del 50° Giulia (a lato) pubblicato su *Automobilismo d'Epoca* di luglio 2012. La 1300 TI in primo piano era di proprietà del presidente del Riar, Stefano d'Amico, che l'ha venduta a Nick Czap.



Nell'aprile 2010 trascorsi un giorno memorabile a bordo di tre Alfa Romeo, al seguito della California 1000, una gara per auto d'epoca. Le auto erano una 6C 1500 Sport Zagato del 1928, una Giulietta Sprint Veloce del 1959 e una "semplice" Giulia Super del 1967.

La 6C, guidata dall'organizzatore della gara, era eccezionale, un pezzo da museo. Ma a colpirmi furono Giulietta e Giulia, con le loro sospensioni morbide sullo sconnesso ma solide in curva, e soprattutto quei motori che, spinti ripetutamente verso la zona rossa, cantavano con voce insieme angelica e diabolica. Rimasi intossicato dalla passione. Quella stessa sera decisi che, se mai avessi potuto, la prossima automobile in garage sarebbe stata un'Alfa Romeo. C'era una sola condizione: un bud-

get non superiore a 15.000 Euro.

Cercai per prima una Giulietta Sprint, elegante coupé di Bertone presentato al Salone di Torino del 1954. In due anni di ricerca ne ho trovate alcune sotto la cifra fatidica, ma tutte bisognose di lavori che l'avrebbero superata di tre volte. È stata una delusione ma d'altra parte me l'aspettavo visto che è un modello molto ambito. Proprio quando il mio entusiasmo stava svanendo, a Gennaio dello scorso anno un amico mi ha mostrato la "Guida illustrata all'acquisto delle Alfa Romeo". Un capitolo era dedicato ai modelli mai importati negli Stati Uniti, tra cui figurava la Giulia 1300 TI. Poco costose e con una tassazione ridotta a causa della piccola cilindrata, le Giulia 1300 "danno la possibilità di possedere un'Alfa Romeo a molti". Così scriveva l'autore.



Il Registro Italiano Alfa Romeo ha organizzato un raduno in grande stile per l'anniversario del modello. Cinquanta auto tra le migliori in circolazione in giro per l'Umbria. E non c'è soltanto la Giulia a compiere mezzo secolo, ma anche lo stesso Piave

 Giulietta



Meticoloso

Il concetto mi piaceva quanto la macchina. La linea squadrata ma graziosa unisce stile e praticità; le sottili pieghe sopra i fari sembrano sovracciglia corruciate, quasi a suggerire che il suo motore di 1.290 cc, come quello della Giulietta Sprint, è capace di alti regimi.

Io e mia moglie Belinda stavamo organizzando una vacanza a Roma per il mese di Luglio, così mi son messo a consultare vari siti italiani nella speranza che da quelle parti si nascondesse una 1300 TI. In Giugno ho trovato l'annuncio di vendita per un esemplare del 1969, proprio a Roma. Ho mandato subito una e-mail e in poche ore mi è arrivata la risposta di Alberto Viglione, che si presentava come un mediatore e definiva la Giulia, appena revisionata, "bellissima".

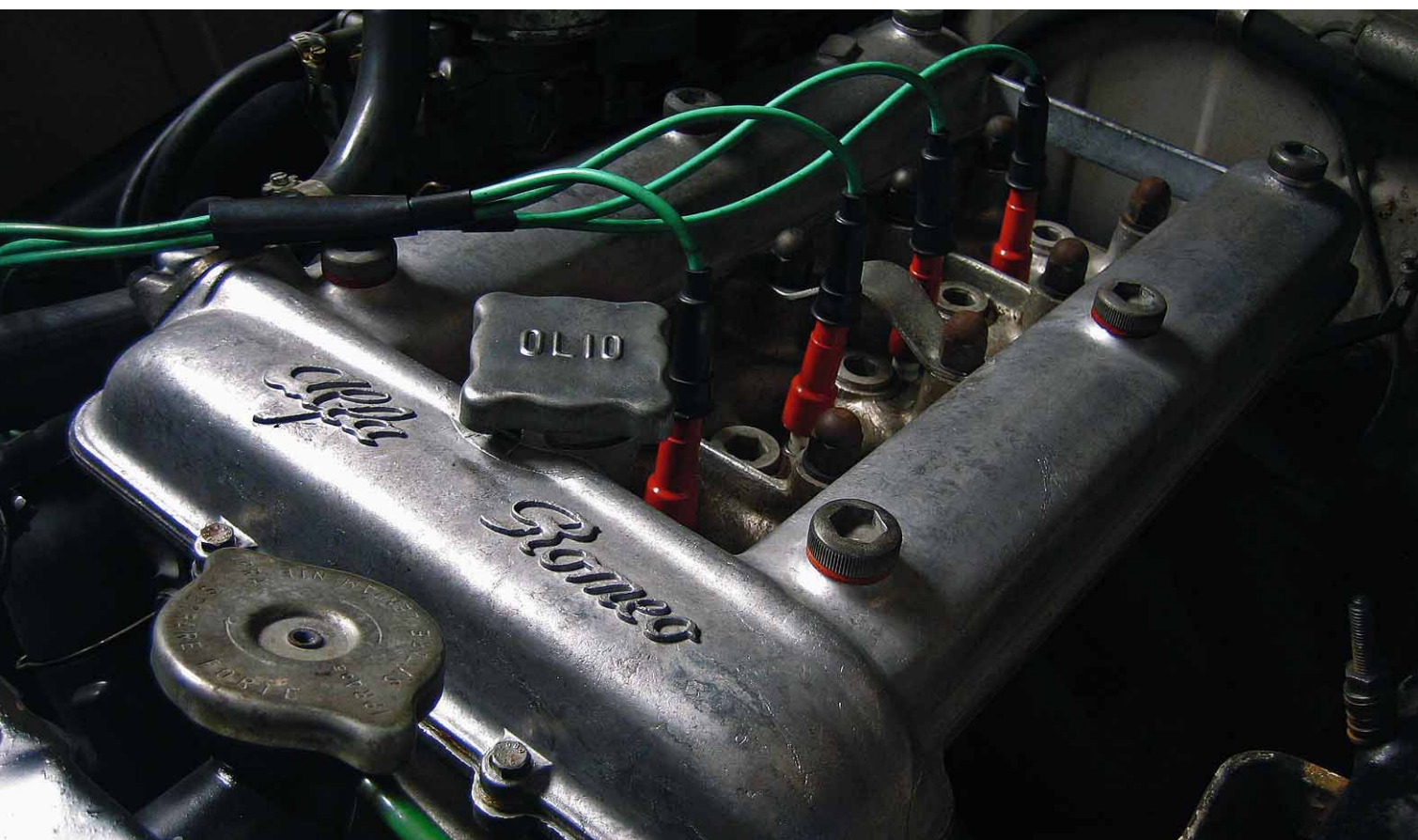
Il suo proprietario, mi dice, è uno "meticoloso" e possiede una collezione di auto d'epoca. Se a Luglio la macchina sarà ancora disponibile, organizzeremo un incontro. Un mese più tardi io e mia moglie incontriamo Viglione all'ingresso di un condominio della periferia nord di Roma. Dopo il solito scambio di convenevoli in un improvvisato misto di inglese e italiano, Viglione ci confida, "sottovoce", che il proprietario della Giulia è presidente del Registro Italiano Alfa Romeo. Mi gira la testa. Viglione ci conduce in un cortile dove ci presenta Stefano d'Amico. Ben vestito e abbronzato, d'Amico esce da un garage dov'è custodita una meravigliosa Alfa 2600 Touring Superleggera del 1963 di colore grigio. Dopo aver ascoltato la storia della mia ricerca di una Giulia 1300 TI, d'Amico si rivolge verso una berlina grigio chiaro parcheggiata lì vicino. L'ha acquistata da poco, per guidarla in una gara di regolarità organizzata dal Registro in occasione del 50° anniversario del modello. Mi spiega che la macchina ha avuto soltanto due altri proprietari ed è sem-





FORMA SOSTANZA

Sopra e sotto, un paio dei dettagli che hanno fatto innamorare Nick Czap delle Alfa Romeo, e della Giulia TI in particolare. Lo stemma del Biscione sul volante di bachelite e il soave rombo del bialbero in alluminio. Come dire che la forma è la sostanza. Nella pagina a sinistra, la Giulia fuori dal garage del precedente proprietario a Roma, dove Czap si è recato per una vacanza... con acquisto. Più in basso, la bella radio Autovox d'epoca e gli adesivi dei parcheggi convenzionati ACI negli anni '60/'70, una dotazione tipica per quegli anni, come radio a transistor e borsello la domenica...



pre rimasta a Firenze. La carrozzeria è perfetta, ancora con la vernice originale e senza una sola bollicina di ruggine. La patina sotto il cofano parla di un'auto che è sempre stata ben tenuta e usata con molta cura. D'Amico mi invita a provarla. E mentre porta la macchina in giro per il quartiere, io mi sforzo di rimanere obiettivo anche se noto che il cambio è in ordine, in particolare il sincronizzatore della seconda, famoso per non essere molto resistente.

“Quanto beve?”, chiedo. “Pochissimo”, risponde d'Amico. “È perfetta”, insiste mentre guida verso la via Flaminia. “Chiede soltanto benzina, acqua e olio, nient'altro”. Entriamo in autostrada e d'Amico mi spiega che va in parallelo al tracciato della strada romana che nel terzo secolo avanti Cristo collegava Roma a Rimini, sulla costa Adriatica. Poi si gira verso Viglione. I due parlano con fare eccitato, poi Viglione dice: “Ora Stefano ti farà un bel regalo!”.

D'Amico prende la prima uscita e si ferma nel parcheggio di un centro commerciale. Usciti dalla Giulia, lui e Viglione ci fanno cenno di seguirli. Oltre il parcheggio c'è un fossato, attraversato da una passerella con una ringhiera di ferro, in fondo a cui si vede un tratto di strada, chiaramente riemmersa da uno scavo accurato e fatta di ciottoli di grandi dimensioni. “Questa”, spiega d'Amico, “è l'antica Via Flaminia, quella dei Romani.” E con ciò indica i solchi nelle pietre, spiegando che si devono al passaggio dei carri. Osservando quella strada con duemila anni di storia, non posso fare a meno di pensare che le meravigliose sospensioni delle Alfa Romeo devono la loro elasticità anche al fatto che molte strade italiane sono ancora pavimentate con ciottoli posati a mano.

Rivista

Tornati in macchina, d'Amico la porta fuori dal parcheggio, poi ci scambiamo di sedile e io mi metto alla guida. Anche con quattro adulti a bordo, la Giulia si guida senza sforzo, lo sterzo è preciso. D'Amico mi consiglia di cambiare a 3.000 giri. Tornati sulla moderna via Flaminia, ascolto il ronzio appena percettibile del bialbero e intanto immagino quale rombo possa produrre sopra i 5.000.

La prova è quasi surreale nella sua bellezza, ma senza sorprese: la macchina, come hanno detto i nostri amici, è “perfetta”, senza dubbio. Penso di pensarci su e dargli una risposta in breve. “Senza fretta -dice d'Amico- ora vado in Sicilia per una ventina di giorni.”

Di ritorno in albergo, chiedo informazioni sui costi di spedizione negli

GOLDEN GATE

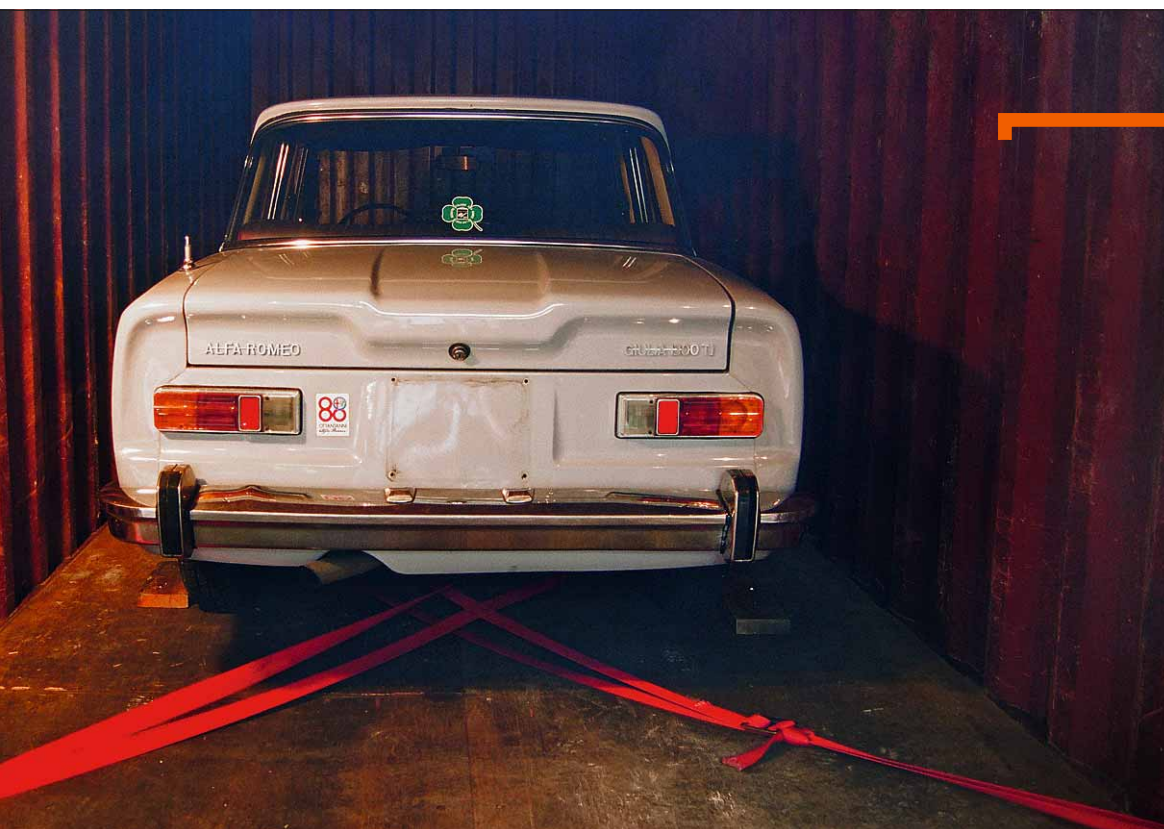
La nave cargo MSC Octavia, partita da Civitavecchia il 23 settembre, transita il 26 Ottobre sotto il Golden Gate a San Francisco. A bordo c'è la Giulia TI.



DESIDERIO

Sopra, il container segnato dal tempo che custodisce al suo interno l'oggetto del desiderio. A sinistra, l'ultimo ostacolo tra Czap e la TI: il sigillo della grande scatola di metallo.





CALIFORNIANA

Ed eccola, finalmente. La porta del container si apre sulla coda disegnata dal vento. Sotto, la Giulia TI 1300 nel magazzino della dogana. La aspetta una nuova vita in California. Beato il suo nuovo proprietario, beata lei.

Stati Uniti. Qualche giorno più tardi, mentre passeggio nelle vicinanze del ghetto ebraico, mi avvicino a un'edicola per chiedere una rivista specializzata italiana. L'edicolante mi risponde di avere "l'ultima copia di *Automobilismo d'Epoca*".

Sfogliandola in un caffè nei pressi, ho un tuffo al cuore: una foto di dieci Giulia in una piazza assolata. L'articolo racconta il raduno organizzato dal Registro Alfa per i 50 anni della Giulia; c'è anche una frase di d'Amico. Lì capisco che il mio destino è indissolubilmente legato a quello di una berlina grigia. La questione non è quando arriverà a casa, ma come. La trattativa è brevissima: faccio un'offerta, Viglione suggerisce di alzarla un po', d'Amico accetta. Appena tornato a casa, affido la spedizione della macchina alla Ted L. Rausch Co. di Burlingame, California; è la compagnia che mi ha chiesto meno per il lavoro e sbarcherà la Giulia a San Francisco. Il costo non è il solo fattore di scelta, perché la com-

pagnia ha ampia esperienza con le auto d'epoca. E ha referenze importanti. La Giulia parte dal porto di Civitavecchia il 23 Settembre a bordo della MSC Octavia. Un mese dopo, il 26 Ottobre, il massiccio profilo della nave emerge da uno scintillante orizzonte a ovest del Golden Gate. Qualche giorno dopo, in un magazzino di San Francisco, le porte di un container giallo segnato dal tempo si aprono, con mia grande emozione, svelando al suo interno una piccola berlina grigia.

Dopo aver spinto la Giulia fuori dal container, sollevo il cofano per riconnettere il cablaggio della batteria. Non resta che avviarla. Il carburatore Solex miscela per la prima volta aria californiana con un po' di benzina italiana e, dopo pochi impulsi del motorino d'avviamento, il bialbero si risveglia con un morbido borbottio.

Mi pare un sogno di un giorno d'estate.

Se lo è, non voglio più svegliarmi.

