

LA MACCHINA DEL TEMPO  
MUSEO STORICO ALFA ROMEO

ARESE | MILANO | ITALIA

presenta

Ferrari  
Alfista

**Cortile del Palazzo Rangoni Machiavelli**  
via Farini 12, Modena

17 > 19 maggio 2019



Enzo Ferrari vive una carriera leggendaria che si intreccia profondamente con Alfa Romeo: entrato in sordina, diventa in poco tempo pilota, concessionario per Emilia Romagna e Marche e uomo molto influente "ai piani alti" del Portello.

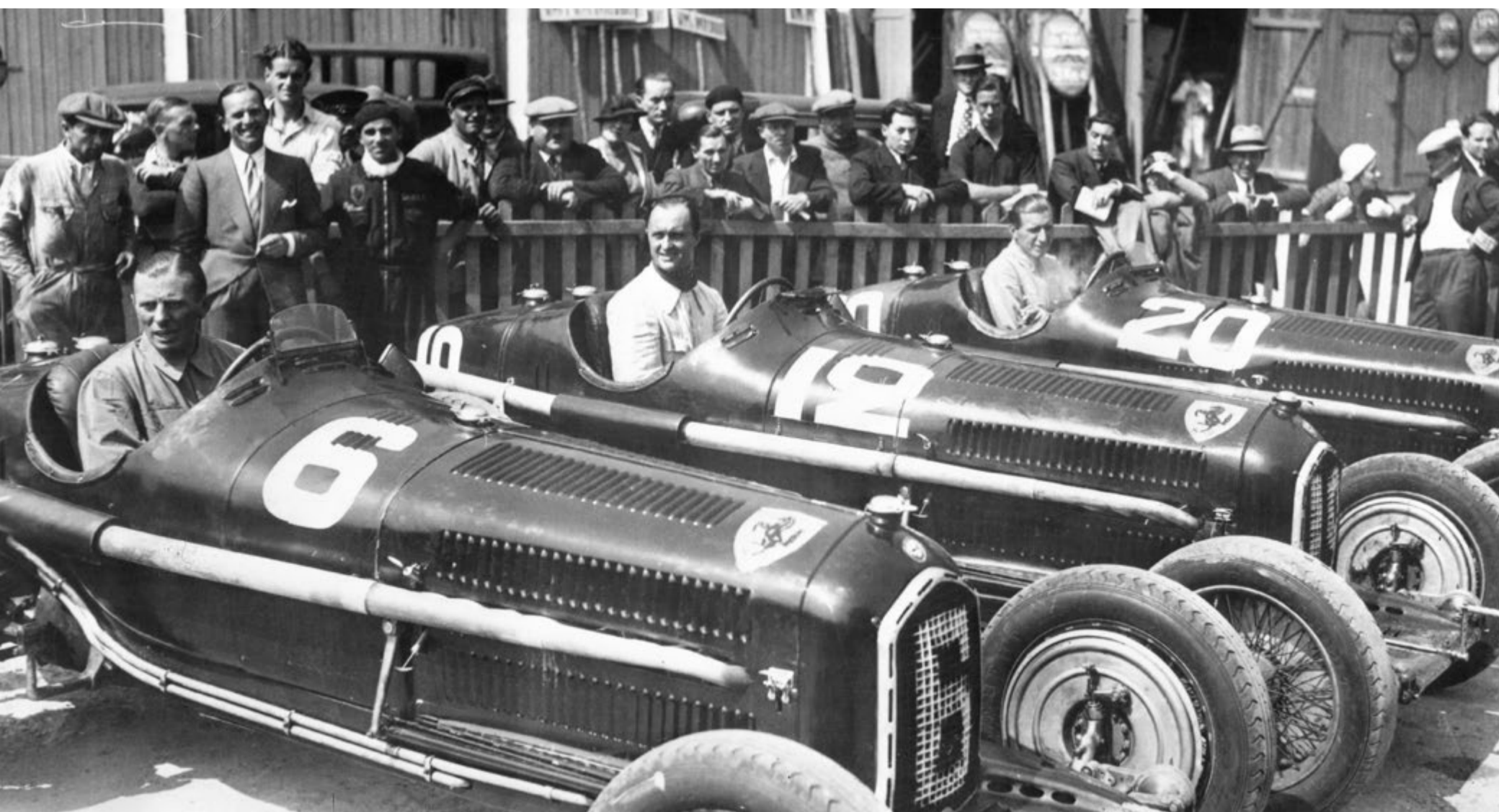
Sotto l'insegna del Cavallino Rampante - dono della famiglia di Francesco Baracca dopo l'ennesima vittoria - fonda poi la Scuderia Ferrari che negli anni Trenta diverrà per il Biscione un vero reparto corse.

Lasciata Alfa Romeo prima della Seconda guerra mondiale, nel 1947 fonda l'azienda che ancora oggi porta il suo nome e diverrà il "Drake"



# ENZO FERRARI, LA SCUDERIA E ALFA ROMEO

Enzo Ferrari, pilota e "commissionario" Alfa Romeo, fonda nel 1929, con capitali propri e di investitori privati, la Società Anonima Scuderia Ferrari. Lo scopo è partecipare alle corse con piloti esperti e vetture Alfa Romeo, promuovendo in tal modo l'attività di gestione delle vetture private impegnate nelle competizioni, un servizio di consulenza ma anche il settore vendite. Il debutto in gara è alla Mille Miglia del 1930, gara dominata dalla squadra ufficiale Alfa Romeo e da un indiatolato Tazio Nuvolari. La svolta, per la Scuderia Ferrari, avviene nel 1933: Alfa Romeo è passata sotto il controllo statale, Direttore Generale è nominato Ugo Gobbato e al Portello si sta avviando una profonda riorganizzazione industriale, culminata con la militarizzazione dell'azienda nel 1935. In questo contesto le corse sono "motivo di distrazione" dell'ufficio tecnico e del personale e l'Alfa Romeo decide di delegare alla Scuderia Ferrari la gestione delle competizioni con Enzo Ferrari nominato consulente per l'attività sportiva. A Modena la Scuderia gode di notevole autonomia e a quella che inizialmente doveva essere solo



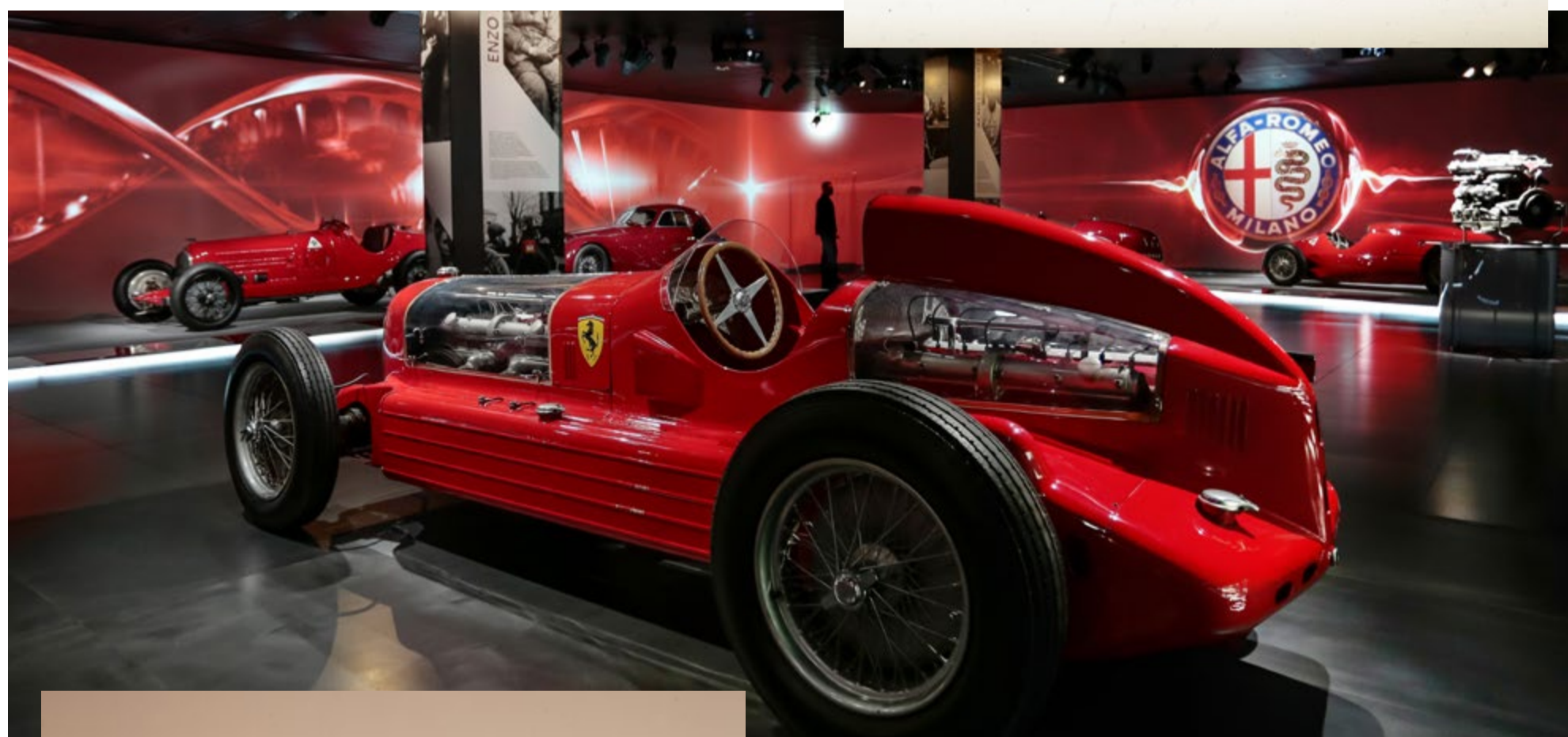
assistenza, si aggiungono presto attività di sviluppo e sperimentazione delle vetture, anche in vista della nuova formula 1934.

E' infatti datata 1934 una bozza di accordo fra Alfa Romeo e Scuderia Ferrari: la Casa si impegna a costruire un certo numero di vetture da corsa e la Scuderia a partecipare a tutte le gare che verranno stabilite. L'accordo viene rinnovato anche per il 1936, con un ulteriore aumento di autonomia per quello che ormai è da considerarsi un vero reparto corse Alfa Romeo.

Nel 1937 il legame fra Scuderia Ferrari e Alfa Romeo si fa più stretto: l'attività sportiva deve infatti essere gestita in compartecipazione. Ferrari – pur mantenendo una notevole autonomia decisionale – deve quindi riferire e dipendere direttamente dalla Direzione Generale.

Tuttavia, in un'epoca di grandi trasformazioni, la distanza fra Milano e Modena complica la situazione e, in una seduta del Consiglio d'Amministrazione del 30 Dicembre 1937, Ugo Gobbato annuncia l'acquisto dell'80% delle azioni della Scuderia.

Poco dopo, la società viene sciolta, e uomini ed attrezzature vengono trasferiti al Portello, nella sede della neonata Alfa Corse, di cui Enzo Ferrari è nominato direttore, alle dirette dipendenze di Gobbato.



La mancanza di autonomia decisionale e i controversi rapporti con Wifredo Ricart, geniale ingegnere spagnolo da poco giunto a capo della progettazione, spingeranno però Ferrari ad abbandonare Alfa Romeo già nel 1939.

Tornato a Modena, Ferrari fonda una nuova società: la Auto Avio Costruzioni. Un accordo con Alfa Romeo proibisce infatti al modenese di rifondare la Scuderia per almeno quattro anni: la "nuova" Ferrari nascerà solo nel 1947.

## L'AVVENTURA DI LOTARIO RANGONI MACHIARELLI

Il Museo Storico Alfa Romeo partecipa al Motor Valley Fest esponendo la RL Targa Florio del 1924, con cui corse Enzo Ferrari, e la 8C 2300 Mille Miglia che vide per la prima volta il Cavallino rampante sul cofano di un'Alfa Romeo.

La scelta del luogo dove le auto sono esposte – il cortile del settecentesco Palazzo Rangoni Machiarelli - non è casuale, e rappresenta idealmente l'anello di collegamento tra il Ferrari Alfista e l'azienda che il Drake fonderà a Maranello.

Il marchese Lotario Rangoni Machiarelli, gentleman driver modenese, disputò infatti parecchie gare al volante di Alfa Romeo che venivano preparate e adattate per lui da Enzo Ferrari. E fu proprio il marchese ad acquistare – e a guidare alla Mille Miglia del 1940 – uno dei due esemplari dell'auto creata da Enzo Ferrari dopo la sua uscita da Alfa Romeo e prima di fondare l'azienda che porterà il suo nome: la 815 che portava il marchio Auto Avio Costruzioni (l'altro esemplare fu venduto ad Alberto Ascari).

