



Autodromo di Vallelunga (1964), una Giulietta 1.3 TI e quattro Alfa 1900 nelle diverse livree utilizzate per i corsi

Quando si doveva controsterzare per fermare il crimine

Ferdinand Porsche, uno che di auto e di piloti se ne intendeva, ebbe a definire Tazio Nuvolari: "Il più grande pilota del passato, del presente e dell'avvenire". Eppure quando era sotto le armi, conduttore di ambulanze nel *Regio Esercito*, dopo un incidente, un ufficiale lo aveva invitato a lasciar stare le automobili perché riteneva non facessero per lui, ma non gli dette ascolto e nacque il mito. Gli viene attribuita l'invenzione del derapaggio, detto anche sbandata controllata, che garantisce un apprezzabile vantaggio ai piloti che siano adusi ad effettuare tale manovra in sicurezza. Nel *Gran Premio di Montecarlo* del 1935, sotto pioggia battente, un'autovettura perse per un guasto molto olio, rendendo viscido il manto stradale in corrispondenza di una doppia curva, così in cinque persero aderenza incidentandosi e disseminando la carreggiata di rottami, ma il *Campione* mantenne il controllo della sua vettura derapando, impostando quindi una traiettoria che gli permise di uscire dalla doppia curva senza impattare i rottami.

Il sovrasterzo è una tecnica di guida di non facile esecuzione, sempre a rischio di spettacolari testa-coda e non senza pericolo per i guidatori e per chi si trovasse presente ai margini della strada. Le Alfa, con la loro trazione posteriore, risultavano naturalmente sovrasterzanti ed eseguivano traiettorie di raggio tanto minore quanto maggiore era la loro velocità in curva; raggiunta tuttavia quella critica, questo diveniva molto piccolo, annullandosi al suo superamento, mentre

il moto si riduceva allora ad una pura rotazione della vettura su sé stessa, provocando l'indesiderato testa coda. Per evitarlo, all'aumento della velocità, si doveva ridurre l'angolo di sterzo per eseguire una stessa curva fino a raggiungere la citata velocità critica, alla quale il mezzo doveva eseguirla con un raggio di sterzo nullo; oltrepassata tale velocità ed all'aumentare della stessa, si era costretti invece ad aumentare progressivamente anche l'angolo di sterzo, ma in senso opposto alla curva.

Il manico faceva la differenza tra un glorioso *derapage* e l'esposizione al pubblico ludibrio provocata da un ridicolo testacoda, risultando bastevole un minimo errore con l'acceleratore per ritrovarsi, nella migliore delle ipotesi, nell'opposto senso di marcia a seguito di un'improvvisa perdita di aderenza. Il Mantovano volante era stato a lungo un pilota ufficiale del *Biscione*, così, tale insegnamento, costituiva parte non irrilevante di quello che gli istruttori della casa riservavano agli *alfisti*. Conferiva vantaggi significativi, sia in termini di controllo che di velocità di percorrenza delle curve, soprattutto nelle condizioni di scarsa aderenza, piuttosto frequenti in zona alpina, tanto sullo sterrato quanto sulla neve, come ben evidente nel rally. C'era inoltre il caso che i contrabbandieri deliberatamente disseminassero olio nelle curve, ed allora i piloti con le *fiamme gialle* potevano trovarsi in condizioni affatto dissimili da quelle in cui s'era trovato Nivola a Montecarlo, e c'era solo da sperare che gli allievi avessero recepito l'insegnamento.



Museo Storico della Guardia di Finanza – Fototeca (gentile concessione)

La c.d. “seminazione” di chiodi (saldati fra loro a formare quattro punte) dalle auto inseguite non era peraltro rara, né limitata all’ambito del contrabbando, ma anche i finanzieri negli anni 50’ non scherzavano, srotolando a sorpresa delle bande chiodate davanti alle vetture che non arrestavano la marcia quando veniva intimato l’ALT. I contrabbandieri utilizzarono tuttavia vetture con le gomme piene per vanificare tale espediente. Ben diversamente venivano utilizzate le bande al tempo della lotta al terrorismo, risultando già distese e ben individuabili nei posti di blocco, così da svolgere soprattutto una funzione di deterrenza e preventiva.



La Giulia, l’auto disegnata dal vento, ancora affiancata dal Falcone 500 sport

L’Alfa Romeo Giulia (Tipo 105) è stata l’autovettura con i colori d’istituto che ha connotato maggiormente le forze di polizia italiane per tutti gli anni 60 e 70, sperimentando molte delle soluzioni tecniche e cromatiche oggi in uso. Sin dal suo debutto la berlina, da 1570 cm³, risultò la più veloce della sua categoria con 175,979 km/h, per la motorizzazione con caratteristiche aeronautiche, ma anche grazie ad un cx (0,34) molto buono, per via della bassa calandra da cui i flussi d’aria venivano indirizzati, attraverso nervature poste alla base della linea di cintura, alla coda tronca.

La Giulia, l’auto disegnata dal vento, divenne così lo slogan che accompagnò il suo lancio. In coincidenza con l’arrivo in linea della nuova vettura da inseguimento, l’addestramento dei piloti iniziò ad essere curato in

proprio dal *Gruppo Autieri della Guardia di Finanza* sull'autodromo di Vallelunga, prevedendosi rigorosi accertamenti psicofisici e attitudinali prima dell'accesso ai corsi per *conduttori di autovetture veloci da inseguimento*. Per quell'utilizzo usurante vennero impiegate dapprima le *Alfa 1900* e successivamente le ultime *Giulietta 1.3 TI*, che presentavano analoghe caratteristiche di guida, per via della trazione posteriore risultando sovrasterzanti.

Nel 1963 comparve una versione alleggerita e potenziata, la "*Giulia TI Super*", pensata per le gare della categoria Turismo, divenendo la "**Giulia, la berlina che vince le corse**". Il motore della 1600 poteva giovare di una tecnologia aeronautica di punta, per quanto riguarda le valvole di scarico, uno degli organi meccanici maggiormente sollecitati a causa dell'elevata temperatura (800°C/900°C) che raggiungono a causa dei gas roventi che residuano della combustione. Mentre per quelle di aspirazione risultava sufficiente il raffreddamento provocato dalla miscela aria/benzina in entrata, per le prime i tecnici del Portello adottarono la soluzione di un raffreddamento attraverso l'utilizzo di sodio, un metallo quest'ultimo che ha la proprietà di passare allo stato liquido già a 100°; riempiva parzialmente l'interno delle valvole, che erano cave, ed aveva la funzione di trasferire il calore dal fungo delle stesse alla testata, favorendone lo smaltimento ed evitando così gli effetti corrosivi che una temperatura eccessiva avrebbe indotto.

Dopo l'adozione della *Giulia 1600 TI* (Turismo Internazionale), la Finanza richiese alla *Casa del Portello* un allestimento che ne esaltasse ulteriormente le già buone doti velocistiche, mantenendone le caratteristiche complessive. L'*Alfa* realizzò allora un modello ad hoc, destinato a rimanere fuori commercio, quindi esclusivamente in uso al Corpo. Nacque così la *Giulia 1750*, con la motorizzazione e la meccanica della sorella di classe maggiore, ovvero l'*Alfa 1750* (del 1968), che riprendeva il nome di un famoso modello degli anni 30' ma era spigolosa e più pesante della *Giulia*. Ebbe così, come tratto distintivo, anche il caratteristico brontolio del bialbero, ora maggiorato con l'aumento dell'alesaggio e della corsa. In seguito vi furono tuttavia anche *Giulia* da 1.290 cc e 78 cv, riconoscibili per la coppia di fari singoli. Il lampeg-

giante non risulta però mai montato nelle foto disponibili, mentre la sirena e l'autoradio erano già standardizzate sin dai modelli precedenti. L'iniziale livrea "*grigio antracite*" (simile all'attuale) venne in seguito rimpiazzata da un grigio più chiaro.

La *Polizia* prediligeva il modello di cilindrata inferiore per un utilizzo prevalentemente urbano (ma ebbe anche la *Giulia super*) da 1.290 cc e 78 cv, riconoscibile per la coppia di fari singoli, che talvolta veniva privata dei paraurti per alleggerirla, ma spinse la sperimentazione nella direzione della sicurezza passiva, con l'adozione di un parabrezza blindato in tre pezzi, non risultando all'epoca possibile realizzare vetri blindati curvi, oltre ad una paratia blindata dietro il vano motore, che rendeva impenetrabile dalle pallottole delle armi corte l'abitacolo nel settore frontale. Alcuni esemplari montavano delle catene davanti alle ruote, per spazzare la strada dai chiodi, seminati a bella posta per bloccare gli ostinati inseguitori in uniforme. La *Giulia Super* allestimento *Polizia Stradale* era la più performante, montando il 1.575 bialbero da 102 CV che le consentiva di oltrepassare i 175 km/h, con un peso di soli 1.140 kg. Le prime 24 vennero acquistate dalla *Società Autostrade* (1967) nell'elaborazione della carrozzeria *Colli*, che contemplava una furgonatura della *Giulia Promiscua* (*Giardinetta*) vetrata, derivata dalla *TI*, l'equipaggiamento prevedeva segnaletica e varie attrezzature per un peso di circa 200 kg. La *Giulia* ebbe da subito, in *Polizia*, il colore *verde salvia*, abbandonando il rosso amaranto, ma fece anche in tempo a vestire la livrea *azzurro-bianco* (dal 1976) ancor oggi in uso.

I *Carabinieri* ebbero la *Giulia Super*, ancora del colore *caki-oliva* (in effetti un verde più scuro di quello della *Polizia*), passando poi all'attuale *blu-bianco*, ma sperimentando anche il *dark-blue*, mentre le targhe avevano la sigla E.I. (*Esercito Italiano*), ovvero quella della *Forza Armata* di cui costituivano la *Prima Arma*. ■

***Colonnello Guardia di Finanza**

Bibliografia: *Museo Storico della Guardia di Finanza ed Ente Editoriale per il Corpo della Guardia di Finanza – La motorizzazione della Guardia di Finanza* – Gerardo Severino e Giuseppe Furno. Un ringraziamento particolare è dovuto dall'autore alla *Fototeca del Museo Storico della Guardia di Finanza*.