

Quell'Isotta Fraschini trasformata in autobotte per nasconderla ai nazisti

Donata ai vigili del fuoco da nobili milanesi. Fu murata in una stanza per sottrarla alle razzie dei tedeschi



L'Isotta Fraschini Tipo 8A (Fotogramma)

MILANO - I tedeschi ne andavano matti. Gli americani pure. Noi, di più; del resto era cosa nostra, nel senso che nasceva qui. I tedeschi li abbiamo fregati, degli americani ci siamo serviti e, chissà, prima o poi, i versi di Edo Crivellaro lo racconteranno. Ma non adesso. Non c'è tempo. Crivellaro, 66 anni, (prolifico) poeta per passione, è il meccanico del restauro di un'Isotta Fraschini Tipo 8A. C'era la seconda guerra mondiale, i nazisti rastrellavano. Un'automobile, un tesoro: prezzo di listino 125 mila lire. I proprietari, ricchissimi milanesi, per salvarla donarono l'Isotta Fraschini ai vigili del fuoco, che facendo di necessità virtù (soldi e mezzi scarseggiavano) la trasformarono in autobotte. La vettura correva nei quartieri dei bombardamenti per spegnere i roghi: ovvero quando l'aristocrazia si fa operaia. Di quest'Isotta Fraschini costruirono 950 modelli in tutto. La maggior parte, prima della guerra, era stata comprata da Hollywood per i divi del cinema. Difatti molti degli introvabili pezzi di ricambio sono stati trovati negli Stati Uniti.

Isotta Fraschini



Dante Pellicano è il comandante dei vigili del fuoco di Milano. Quand'è arrivato, l'Isotta Fraschini era in officina. Un po' trascurata, dimenticata, impolverata. Pellicano ha la fortuna d'aver in organico l'ingegner Alessandro Borghese e ha avuto il guizzo giusto: l'ha incaricato di riportare la macchina a degna vita. Borghese, motorino instancabile, si è affidato a due colleghi, entrambi di nome Davide, che l'hanno seguito per filo e per segno. Una bella squadretta. Con in testa solo una cosa. Anzi, due. La prima è appunto l'Isotta Fraschini. La seconda è una Fiat, che più avanti sarà ugualmente sottoposta ad accurato restauro.

Sempre per non darla vinta ai tedeschi, la Fiat — color rosso fuoco, sulla capote le scale per i soccorsi —, durante la guerra fu murata nella stanza di un'abitazione. È saltata fuori per caso, qualche anno fa, dalle parti di via Benedetto Marcello. Un geometra stava prendendo le misure di quella casa per una ristrutturazione. Le volumetrie non tornavano. C'era una parete in più. Dietro si nascondeva la Fiat. Uno dei Davide, quando l'auto arrivò in officina, finito il turno, era notte fonda, si mise a studiarla. Quasi non osava. Ma alla fine cedette. La Fiat era stata ferma oltre mezzo secolo. Davide pulì il carburatore, inserì un filo di carburante, mise in moto.

Qualche colpo di tosse e la Fiat partì. Davide ricorda: «Giravo nel cortile, non mi fermavo più...». Sembrano dei giocattoli giganti. Sono gioiellini. Sono roba di famiglia: perché non bisogna dirlo ma, ecco, i pompieri, qualcosa di tasca loro, tanto è l'amore, ce l'hanno messo. Andiamo avanti. Osserviamo. I clacson: grosse, raffinate trombette. Il motore: poderoso, minimalista. Gli interni: quanti fregi, quanti dettagli. Sull'Isotta Fraschini due posti davanti e quattro dietro. All'esterno, sotto le portiere, cassettoni. Gli pneumatici, numerati e marca Michelin. Velocità massima: 130-140 all'ora. Cambio a tre marce più la retro. Passo: 3.400 metri il corto e 3.710 il normale. Esosa, l'Isotta Fraschini, come soltanto certe bellezze hanno il diritto di pretendere: un litro, novecento metri. Esosa e con la sua leggenda: voci mai confermate dicono appartenesse alla famiglia reale.

Edo Crivellaro, simpatico veneto, in officina, ha un'altra macchina che lo attende, è una gloriosa Bianchi. In ufficio, Borghese e i colleghi Davide hanno l'antico disegno (in scala 1:1 e fatto a mano) del motore dell'Isotta Fraschini, per il cui ritorno ufficiale alla strada, forse, così piacerebbe all'Acì e anche al commissario prefettizio di Monza Renato Saccone, sarà scelto l'autodromo brianzolo. In fondo, questa è una macchina per il grande pubblico.