LE AUTO DEL SERVIZIO ANTINCENDIO SULLE PISTE

ANGELI CUSTODI

All'ultimo Gran Premio di Monza, in barba ai suoi quindici anni di età, era ancora in griglia: l'Alfa 156 GTA del servizio Cea è sempre in perfetta efficienza. L'abbiamo fotografata in coppia con una 75 3.0 V6 America, che ha prestato servizio alla fine degli anni Ottanta

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**

Auto CEA Monza.indd 78-79 13/10/16 10:47

È finita in mondovisione, solleticando la curiosità degli appassionati e anche la nostra. Lo scorso 4 settembre un'Alfa Romeo 156 GTA della Squadra Corse Cea, il servizio antincendio che protegge corse e autodromi italiani, ha calamitato l'attenzione su di sé dal fondo del lungo rettilineo di Monza, pronta a scattare dietro alle monoposto di Formula 1 schierate al via dell'87° Gran Premio d'Italia. Proprio così: nonostante le quasi quindici primavere, la GTA guarda ancora le spalle a quelle automobili da corsa universalmente note come le più sofisticate. Ecco perché siamo andati a bussare a casa dei famosi Leoni della Cea.

Ad accoglierci, nel quartier generale di Monza (la sede principale è a Castenaso, in provincia di Bologna), troviamo Cesare Favè. Classe 1958, Cesare è un Leone dal 1980. Un veterano. "Ecco la nostra GTA!", arriva subito al sodo indicando la vettura che solo pochi giorni prima ha attraversato l'etere (gli esemplari di GTA attualmente in carico sono due, più alcune 156 Sportwagon con motore 2.0 JTS). Rossa, ovviamente, con il lampeggiante sul tetto, lo stemma dei Leoni sulle portiere e una ruota diversa da tutte le altre: "L'abbiamo messa su prima della gara perché abbiamo forato un pneumatico", ci racconta Favè. "L'originale è nella nostra officina, in attesa di essere riparata".

RITORNO A CASA

Alle porte dell'autodromo di Monza ci siamo presentati con una vecchia gloria della Squadra Corse Cea. Un'Alfa Romeo 75 ➔

Cruscotto sportivo
Come per tutte le Alfa 75 prima serie con motorizzazione sportiva, la strumentazione ha la grafica di colore rosso. I chilometri percorsi da questo esemplare sono poco più di 90.000. Nonostante il rollbar, l'allestimento interno è rimasto pressoché quello di serie.

Doppio valore
Vecchia gloria dei Leoni, questa 75 3.0 V6 è anche un esemplare preserie. L'allestimento Cea prevede ganci rapidi per il baule, rollbar a gabbia e lampeggiante sul tetto. Il motore è il V6 3 litri da 188 CV di serie sulla versione America.

IN ATTIVITÀ DAL 1967

LA STORIA DEI LEONI

Quella della Cea è una storia lunga quasi cinquant'anni. La fonda Ermete Amadesi inaugurando nel 1967 lo stabilimento di Castenaso (BO) e consolidando una tradizione familiare nel settore antincendio iniziata nel dopoguerra. La Squadra Corse, invece, nasce nel 1970. "Mio padre ai tempi era amico di Luciano Conti", ci racconta oggi la figlia Rossella. "Imprenditore, editore, presidente del Bologna calcio, gestiva con Paolo Moruzzi l'autodromo di Imola. I nostri interventi a quel tempo erano di sorveglianza antincendio nei cinema, nei teatri e in più gestivamo le emergenze. 'Perché non pensi a un presidio anche sui circuiti?', propose Conti a mio padre. E da lì partì tutto". Al via del G.P. d'Italia del 1978 (foto 1) l'intervento della Cea permette di domare le imponenti fiamme e tirare fuori dalla sua Lotus lo svedese Ronnie Peterson (sarebbe poi morto nella notte per un embolo adiposo). L'episodio fu descritto dalla stampa come un'azione da leoni, fatto che decretò ufficialmente per gli uomini della Cea il soprannome di Leoni. Nel 1989, sul circuito di Imola, la Ferrari di Gerhard Berger si schianta alla curva del Tamburello e prende fuoco (2): il tempestivo intervento dei Leoni gli salva la vita. Il presidio sui circuiti è oggi pressoché quotidiano. L'ultima apparizione televisiva in ordine di tempo risale al recente G.P. d'Italia (3).

1

2

3

ARCHIVIO CEA

Auto CEA Monza.indd 80-81 13/10/16 10:48

IL PRESIDIO

NON SOLO ANTINCENDIO

È un presidio quotidiano quello degli uomini della Cea sui circuiti italiani dove prestano servizio. Qui, nel quartier generale di Monza (foto 1 e 2), ogni giorno della settimana è operativa almeno un'auto con due uomini di equipaggio (3). Le attività sono quelle antincendio, ma anche di decarcerazione in caso di incidente in cui il pilota dovesse rimanere intrappolato in abitacolo (lo mettono nelle condizioni di essere soccorso dal servizio medico) e di rimozione delle vetture uscite di pista. Per quest'ultima attività sono equipaggiati con alcune fuoristrada munite di verricello. Solo a Monza, si occupano anche di pesare le auto a fine gara per conto dell'organizzazione. Oltre il presidio lungo il circuito, una loro vettura segue tutte le partenze e compie un giro completo dietro i bolidi in gara. Solo in occasione dei G.P. di F.1, troppo veloci per essere seguiti a lungo, la vettura della Cea esce alla Seconda Variante. Il loro frigorifero è tarato a temperature prossime allo zero (4): l'acqua delle bottiglie, se ghiacciata, li accompagna per più ore durante le lunghe e calde giornate in circuito. Gode di ottima reputazione anche la loro cucina (5): si dice che durante i fine settimana di gara il quartier generale dei Leoni sia piuttosto visitato dagli uomini delle scuderie...

Pronti al soccorso
Nel baule è collocata la manichetta collegata a un estintore interno alla vettura. Al posto del sedile posteriore ci sono estintori, coperte antifiamma e l'attrezzatura per la decarcerazione dei piloti in caso di incidenti in cui dovessero rimanere intrappolati.

3.0 V6 America che proprio qui prestò servizio e che oggi appartiene al collezionista pavese Marco Castiglione. Questo esemplare è interessante per due motivi. Il primo, ovviamente, per le sue vicende a bordo pista. Il secondo perché si tratta di uno dei primi telai di Alfa 75 con motore 3 litri prodotto, una delle circa 30 preserie la cui costruzione risale al 1986 (il debutto nei listini di questa versione sarebbe avvenuto nel 1987). Prima intestataria, con targa Milano del 25 marzo 1987, risulta infatti essere la stessa Alfa Romeo. Cea Corse l'acquisisce invece il 6 febbraio 1989 e successivamente la reimmatricola con targa Bologna. Favè riconosce subito la "Numero 23" (l'identificativo di questa 75) e ricorda di averla utilizzata anche per trasferte fuori dall'Italia; sarebbe questo il motivo dell'adesivo "I" sul baule che identificava ai tempi le auto con targa italiana in visita all'estero. Oggi la vettura non ha più gli equipaggiamenti antincendio, rimossi dalla Cea quando la vettura fu dismessa e ceduta a un privato nel novembre del 2002, ma riusciamo comunque a mettere a fuoco le altre peculiarità dell'allestimento: il lampeggiante sul tetto con relativi interruttori sulla plancia, la rimozione della serratura del baule e l'installazione dei ganci rapidi, il rollbar all'interno, l'assetto con taratura più rigida delle sospensioni, il terminale privo di silenziatore. Il motore, invece, è rimasto quello di serie.

SPECIALE ANTINCENDIO

"Per ottenere questi allestimenti ci affidiamo da sempre alla nostra carrozzeria di fiducia, capace di fare modifiche alle vetture in base alle nostre esigenze e nel rispetto delle regole del Ministero dei Trasporti", ci spiega Rossella Amadesi, figlia di Ermete, il fondatore della Cea nel 1967. "Tutte le auto del nostro parco, infatti, sono targate e hanno l'omologazione speciale antincendio. Abbiamo dei tecnici che trovano il modo di installare le attrezzature studiandone gli ingombri e la distribuzione dei pesi sulle vetture. Sulla nostra Ferrari 348, per esempio, omologata "speciale antincendio" anche lei, hanno saputo sfruttare tutto lo spazio del piccolo vano bagagli anteriore progettando un impianto apposito. Mi piace anche raccontare che quando abbiamo installato i verricelli sulle Jeep Wrangler in nostro possesso, sono venuti da noi alcuni ingegneri della FCA per

La più grintosa
La metà anteriore dell'interno è rimasta originale, salvo l'applicazione degli interruttori che controllano il lampeggiante sul tetto. La GTA è equipaggiata con il classico V6 Alfa Romeo di 60° nella versione di 3,2 litri, 250 CV e 24 valvole. Al contrario della 75, qui è in posizione trasversale.

Auto CEA Monza.indd 82-83 13/10/16 10:48

capire come avessimo fatto". La storia della 156 GTA nella Squadra Corse Cea inizia nel 2002, lo stesso anno in cui questa versione debutta sul mercato. Giriamo intorno all'esemplare che Favè ci mostra e curiosiamo dentro e fuori per scoprire le caratteristiche del suo speciale allestimento.

Nel vano motore, il poderoso V6 di 3,2 litri, 24 valvole e 250 CV, erede di quello della 75, in pratica l'ultima evoluzione del mitico "Busso" di Arese, è sormontato da una barra duomi che irrigidisce l'avantreno. L'abitacolo è a sua volta irrigidito e reso sicuro da un rollbar a gabbia. Pannelli e sedili anteriori sono quelli originali della GTA stradale, come la plancia a cui sono però stati aggiunti, a sinistra del volante, due interruttori per comandare i lampeggianti sul tetto. Le modifiche più importanti sono nella parte posteriore: rimosso il sedile, è stata installata una struttura che accoglie l'equipaggiamento anticendio (estintori e coperte antifiamma) e gli strumenti per gli interventi di decarcerazione, cioè per estrarre il pilota nel caso in cui rimanesse intrappolato nella vettura dopo un incidente. Il cofano del baule è assicurato alla carrozzeria da un gancio rapido a molla tipo corsa, mentre il vano, a sua volta, ospita la manichetta collegata a un estintore interno. Anche il retrotreno è irrigidito da una barra duomi.

Quello dello scorso 4 settembre, in realtà, è stato il primo via della 156 GTA in una gara di Formula 1. "Fino all'anno scorso - conclude Favè - seguivamo le monoposto con una Ferrari 348, ma adesso che l'abbiamo mandata in pensione, di tutta la nostra flotta la GTA è rimasta la più veloce. Nonostante la sua età". R

LE AUTO DEI LEONI

BELLE, VELOCI, ITALIANE

Veloci per raggiungere il luogo dell'incidente e intervenire rapidamente, possibilmente italiane e magari anche belle. Ecco le tre regole dietro alla scelta delle auto dei Leoni. Tra le prime a equipaggiare la Squadra Corse Cea ci sono le Maserati Quattroporte (Foto 1), le Alfa Romeo 2600 Berlina (2) e le 2600 Sprint (3) con carrozzeria pickup e livrea bianca. Arriva poi la Maserati Ghibli, inizialmente color oro e poi bianca anche lei (4). Seguono le Lancia Beta HPE (5), le Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 e le GTV6 (6), le 75, le 155 (7) e la Ferrari 348 TB (8).
Con l'introduzione e la necessità di intervenire sulle vie di fuga, si sono aggiunte anche fuoristrada come Toyota Land Cruiser e Jeep Wrangler.

1

3

5

7

2

4

6

8

FOTO ARCHIVIO CEA

Q8 Hi Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

ALFA 75 3.0 V6 AMERICA CEA

Motore	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri a V di 60° Alesaggio 93 mm - Corsa 72,60 mm Cilindrata 2959 cm³ Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 188 CV a 6000 giri/min Un asse a camme in testa per bancata Due valvole per cilindro Alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic L-Jetronic.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 2 posti Scocca portante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, braccio trasversale e biella obliqua, barra di torsione longitudinale Sosp. post. a ponte rigido, schema De Dion, braccio obliquo, parallelogramma di Watt, molle elicoidali Barre stabilizzatrici ant. e post. Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco, ant. autoventilanti, post. sospesi.
Dimensioni e peso	Passo 2510 mm Carreggiata ant. 1396 mm - post. 1382 mm Lungh. 4420 mm - Largh. 1660 mm Altezza 1660 mm Peso n.d.
Prestazioni	Velocità circa 220 km/h.

CARATTERISTICHE

ALFA 156 GTA CEA

Motore	Anteriore, trasversale - 6 cilindri a V di 60° Alesaggio 93 mm - Corsa 78 mm Cilindrata 3179 cm³ Rapporto di compressione 10,5:1 Potenza 250 CV a 6200 giri/min Due assi a camme in testa per bancata Quattro valvole per cilindro Alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic ME 7.3.1.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 6 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 2 posti Scocca portante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili Sosp. post. ruote indipendenti, bracci trasversali e bielle longitudinali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori telescopici Freni a disco autoventilanti con ABS.
Dimensioni e peso	Passo 2595 mm Carreggiata ant. 1522 mm - post. 1509 mm Lungh. 4430 mm - Largh. 1765 mm Altezza 1402 mm Peso n.d.
Prestazioni	Velocità circa 250 km/h.

Auto CEA Monza.indd 84-85 13/10/16 10:48