

Carlo Chiti e i perfetti motori Alfa

di NESTORE MOROSINI

L'ingegner Carlo Chiti è stato uno dei grandi personaggi del mondo delle corse automobilistiche. Indubbiamente grande nel progettare motori, simpatico ma a volte stravagante nel rapporto con i giornalisti, gran mangiatore. Era un uomo di molte parole, che non fossero però di critica ai suoi motori Alfa Romeo: i quali non avevano mai un difetto, figuriamoci. Un giorno, dopò un Gp d'Inghilterra, a Silverstone (si era nel 1978), tirò fuori un collega da una cabina telefonica della sala stampa che stava dettando il pezzo imputando il ritiro della Brabham Alfa Romeo alla rottura del propulsore. «Chi glielo ha detto? Non è vero, lei è un bugiardo», urlò prendendo per la collottola il povero giornalista. Chiti non era un fuscello, era alto quasi due metri e pesava 120 chili. Il collega, romano, modificò l'articolo. Ma il motore si era rotto davvero.



Nel 1982, il 23 maggio, si stava correndo il Gp di Montecarlo, le vicissitudini della corsa avevano messo fuori Prost e Riccardo Patrese (Brabham Bmw) conduceva davanti ad Andrea De Cesaris (Alfa Romeo) e Didier Pironi (Ferrari). Dal cielo cade una pioggerella leggera. A tre giri dalla fine, Patrese si gira alla curva del Loews, Pironi va in testa ma resta senza benzina sotto il tunnel. Patrese viene aiutato e torna in pista, ma De Cesaris con l'Alfa gli è davanti. All'ultimo giro avviene il fattaccio.

L'ingegner Chiti si sporge dal box, il cuore gli batte a mille, aspetta che gli passi davanti il suo pilota. Gli inviati di Rai1 e Rai2 gli urlano saltellando: «Ingegnere, l'Alfa ha vinto», mentre le macchine rombano sul traguardo. Chiti rosso in volto, si gira e dice stravolto: «Ah sì, abbiamo vinto? E allora come mai Patrese è passato per primo?». Arrivò la notizia: De Cesaris si era fermato nel corso del giro finale, col motore ammutolito. Rotto? Chiti non accettò il verdetto, figuriamoci, un motore dell'Alfa! Dopo un paio d'ore arrivò in sala stampa e dette la propria versione: «De Cesaris ha rotto una molla valvola». E dopo un istante aggiunse: «Meno mate, le molle valvola ci arrivano da una ditta tedesca». Dopo quel Gp, Carlo Chiti campò altri 12 anni, fino ai '70. Progettando motori che, ovviamente, non si rompevano mai.

^ ^ ^ ^ ^ ^

Carlo è stato un grande socio del nostro Club, allora ci chiamavamo R.C. Sesto S. Giovanni; la sua presenza ovviamente non passava inosservata per la "stazza", per la sua vivacità e per la sua grande passione che metteva in tutte le cose, anche nella vita del nostro club oltre che nella sua attività.

Carlo Chiti (Pistoia, 19 dicembre 1924 – Milano, 7 luglio 1994).

Laureato in ingegneria aeronautica all'Università di Pisa entrò ben presto a far parte dei ranghi progettistici dell'Alfa Romeo dove, dal 1952, fu assegnato al reparto corse. Nel 1957 Enzo Ferrari lo chiamò a sostituire l'ingegner Fraschetti nel progetto della Ferrari 156 F1, una delle prime vetture a dotarsi del motore posteriore. Chiti resterà in Ferrari fino al 1961 quando, assieme ad altri progettisti e dirigenti tra cui Giotto Bizzarrini, migrerà all'ATS restandovi fino al 1964. Durante il periodo di permanenza alla Ferrari, i motori e le vetture progettati da Chiti vinceranno ben due titoli mondiali di F1, nel 1958 con Mike Hawthorn e nel 1961 con Phil Hill.

Nel 1966 torna all'Alfa Romeo dove viene nominato Direttore Generale dell'Autodelta, la scuderia da competizione della casa milanese. Con essa seguirà il ritorno dell'Alfa Romeo in F1 e dirigerà il reparto corse fino al 1985 quando, assieme ad altri progettisti, fonderà la Motori Moderni, che rifornirà principalmente il team Minardi.

Tra le vetture progettate interamente da Carlo Chiti è da ricordare, oltre la Ferrari 156 F1 già citata, anche l'Alfa 33 Sport.