IL CIGNO NERO

HA VINTO A PEBBLE BEACH E A VILLA D'ESTE ED È CONSIDERATA FRA LE PIÙ BELLE MACCHINE DEL MONDO. IL CONTE TROSSI LA FECE RICARROZZARE ISPIRANDOSI AL BIPLANO CURTISS "P-6E". APPARTIENE ALLO STILISTA AMERICANO RALPH LAUREN

di **Massimo Delbò**, foto di **Michael Furman** (per concessione Polo Ralph Lauren)

PREMIATA A VILLA D'ESTE
A destra, la "SSK Conte Trossi" al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2007, dove si aggiudicò il Primo Premio della Giuria e il Trofeo del Pubblico. Più a destra, un particolare del parafango posteriore, ispirato a quello degli aerei dell'epoca, di cui Felice Trossi era grande appassionato.

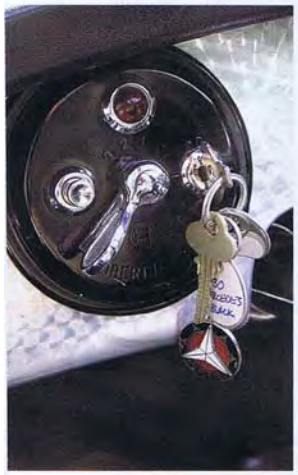
Massimo Delbò

Alla fine degli anni Venti il mondo cambia velocità. In Italia i Futuristi dipingono il rumore delle macchine e ritraggono paesaggi deformati dalla velocità. In Germania Walter Gropius fonda la Bauhaus, dove s'insegnano modelli architettonici che inseguono il criterio della razionalità. In Gran Bretagna viene messo a punto il primo acceleratore di particelle. Anche l'automobile accelera: nello stile, influenzato dagli studi sull'aerodinamica, e nella tecnica motoristica, che permette, a parità di cilindrata, di costruire motori assai più potenti. Un esempio di questo "salto verso la modernità" è rappresentato dalla Mercedes-Benz "SSK" del 1930 telaio #36038, passata alla storia col nome "Conte Trossi" o anche "Black Beauty". Noi diremmo: Venere nera.

Quattro anni prima la Casa tedesca ha lanciato la "Typ S", vettura di alta classe equipaggiata con motore a sei cilindri di sette litri di cilindrata, dotato di compressore, alla cui progettazione non è estraneo un certo Ferdinand Porsche... La "Typ S", costruita in 150 esemplari, nel 1928 diventa "SS" (la cilindrata passa da 6,7 a 7,0 litri, 110 esemplari costruiti) e, nella versione più sportiva, "SSK" ("K" sta per "Kurz", corta, 35 esemplari). L'evoluzione finale è la "SSKL" ("L" sta per "Leicht", leggera), caratterizzata da una serie di fori di alleggerimento e costruita in pochi esemplari destinati alla squadra corse Mercedes (una di queste vincerà nel 1931 la Mille Miglia con Caracciola-Sebastian). Torniamo alla "SSK" telaio #36038 e al filo che lega questa vettura a Carlo Felice Trossi (1908-1949), che ne fa un pezzo unico, oggi di eccezionale valore storico e collezionistico. Figura chiave dell'automobilismo italiano negli anni Trenta e Quaranta, il conte Trossi da Gaglianico (oggi in provincia di Biella) debutta in corsa il 22 giugno 1931 alla Biella-Oropa al volante di una Mercedes "SS" del 1928, telaio #35944, classificandosi settimo nella classe oltre 1500. La settimana dopo Trossi partecipa a un'altra gara in salita, la »

CARENATA COME UN BIPLANO
Nella linea a goccia dei parafanghi posteriori è forte il richiamo alle carenature dei carrelli fissi degli aerei del tempo, in particolare il biplano Curtiss "P-6E" del 1931.

Massimo Delbò



Pontedecimo-Giovi, classificandosi secondo della categoria Sport. Alla gara partecipa un certo Ermenegildo Strazza, con una Mercedes-Benz "SSK" del 1930: la stessa che il 9 luglio del 1931 venderà a Trossi per 50.000 lire. All'epoca quella "SSK" (telaio #36038) ha una carrozzeria Touring spider due posti color crema e un passato già molto movimentato. Il telaio, equipaggiato col motore numero 7764 dotato di pistoni da corsa e compressore "Elephant" da competizione, ha lasciato la fabbrica di Stoccarda il 14 febbraio 1930, destinazione Tokyo, da cui è tornato, invenduto, il 12 di settembre. Pochi giorni più tardi, esso viene inviato in Italia, ordinato da Carlo Saporiti, titolare dell'Auto Garage Mercedes-Benz di Milano, dove giunge il 1° ottobre; il 27 dicembre l'autotelaio viene venduto ad Antonio Maino di Somma Lombardo per 120.000 lire e targato VA 5690. I documenti riportano che la carrozzeria è "Spyder" (senza portiere e con parafanghi motociclistici, come si scoprirà poi). L'11 aprile del 1931 la vettura debutta in gara alla Mille Miglia col numero 105, pilotata da Antonio Maino ed Ermenegildo Strazza. Una corsa breve e sfortunata: dopo pochi chilometri si brucia la guarnizione della testa e i due si ritirano. Maino vende quindi la vettura a Strazza, il quale la cede appunto nel luglio del 1931 al conte Trossi; divenuto pochi mesi dopo presidente della Scuderia Ferrari (febbraio 1932) e potendo quindi disporre delle Alfa Romeo "8C", egli decide di mettere in vendita la "SSK", che finisce prima a Torino e poi nella Capitale, dove viene reimmatricolata con la targa Roma 33253 che ancora conserva. Trossi però non la perde di vista e il 21 »

LAVORATO A ROSETTA
Poche automobili dell'epoca offrono una strumentazione così abbondante, comprensiva anche di amperometro. Essa occupa tutto il cruscotto ed è incastonata in un pannello di alluminio lavorato a rosetta.

AL RADIATORE A FRECCIA, SEVERO COME UN ELMO TEUTONICO, RISPONDE UNA CODA BASSA E AVVOLGENTE, CHE FUGGE VERSO L'INFINITO

ESALTAZIONE DELLA POTENZA
Quando la vettura fu ricarrozzata, il piantone dello sterzo venne accorciato per concedere più spazio al pilota nell'angusto abitacolo. La sproporzione tra dimensioni generali e abitabilità resta tuttavia uno dei maggiori motivi di fascino della vettura.

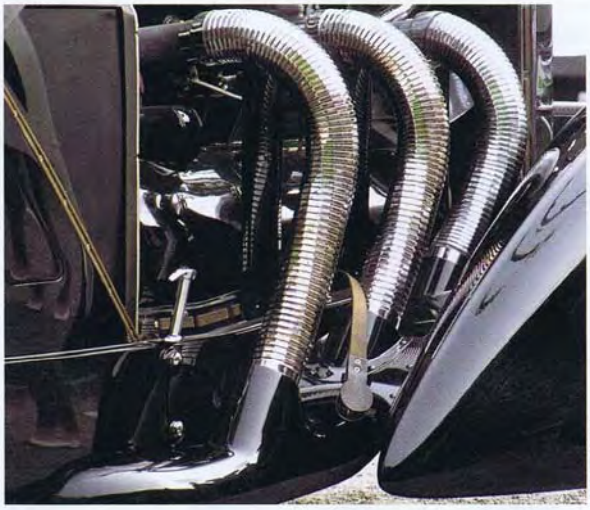
giugno del 1933 ne torna proprietario. È a questo punto che egli decide di dotarla di una nuova carrozzeria: slanciata, aerodinamica e molto più bassa, secondo uno schizzo che probabilmente suggerì egli stesso, ispirandosi alla linea del biplano Curtiss "P-6E" del 1931. Rimane del tutto ignoto, invece, il carrozziere che realizza la vettura. Un successivo proprietario, l'argentino Polledo, negli anni Novanta scrive a una rivista francese che essa è opera della Saoutchik, ma nella linea della "SSK Conte Trossi" non vi sono elementi che possano condurre allo stile del carrozziere francese. Esiste invece la foto di una Fiat "500" carrozzata Siata che sembra essere una riproduzione in scala ridotta della vettura di Trossi, ma questo non basta a stabilire un collegamento con la carrozzeria torinese. Dal canto suo, il nipote del conte Trossi è incline a collegare la "SSK" a un modellino in legno (che egli conserva) della vetturetta a tre ruote con motore BMW che il nonno realizzò in quel periodo in pochi esemplari: la coda e parte dell'abitacolo, in effetti, sono identici a quelle della nostra "SSK". Il nipote va oltre e sottolinea il fatto che il nonno disponeva di un'attrezzata officina in grado di realizzare una carrozzeria. La cosa certa è che agli inizi del 1934 la nuova carrozzeria viene montata sul telaio "SSK": una foto del 22 luglio 1934 la ritrae infatti a Livorno in occasione della Coppa Ciano. Con la nuova carrozzeria vengono apportate alla vettura alcune modifiche tecniche: le ruote passano da 20 a 18 pollici; il piantone dello sterzo viene accorciato a vantaggio dell'abitabilità;

SCULTURA IN MOVIMENTO
I parafanghi anteriori, percorsi da una cresta sulla sommità, sopravanzano di quasi mezza lunghezza il radiatore a freccia, conferendo alla vettura un aspetto dinamico. Anche da ferma la "SSK" sembra in movimento.

FRESCA DI RESTAURO, HA VINTO DUE "BEST OF SHOW": NEL '93 A PEBBLE BEACH E NEL '95 A MEADOW BROOK

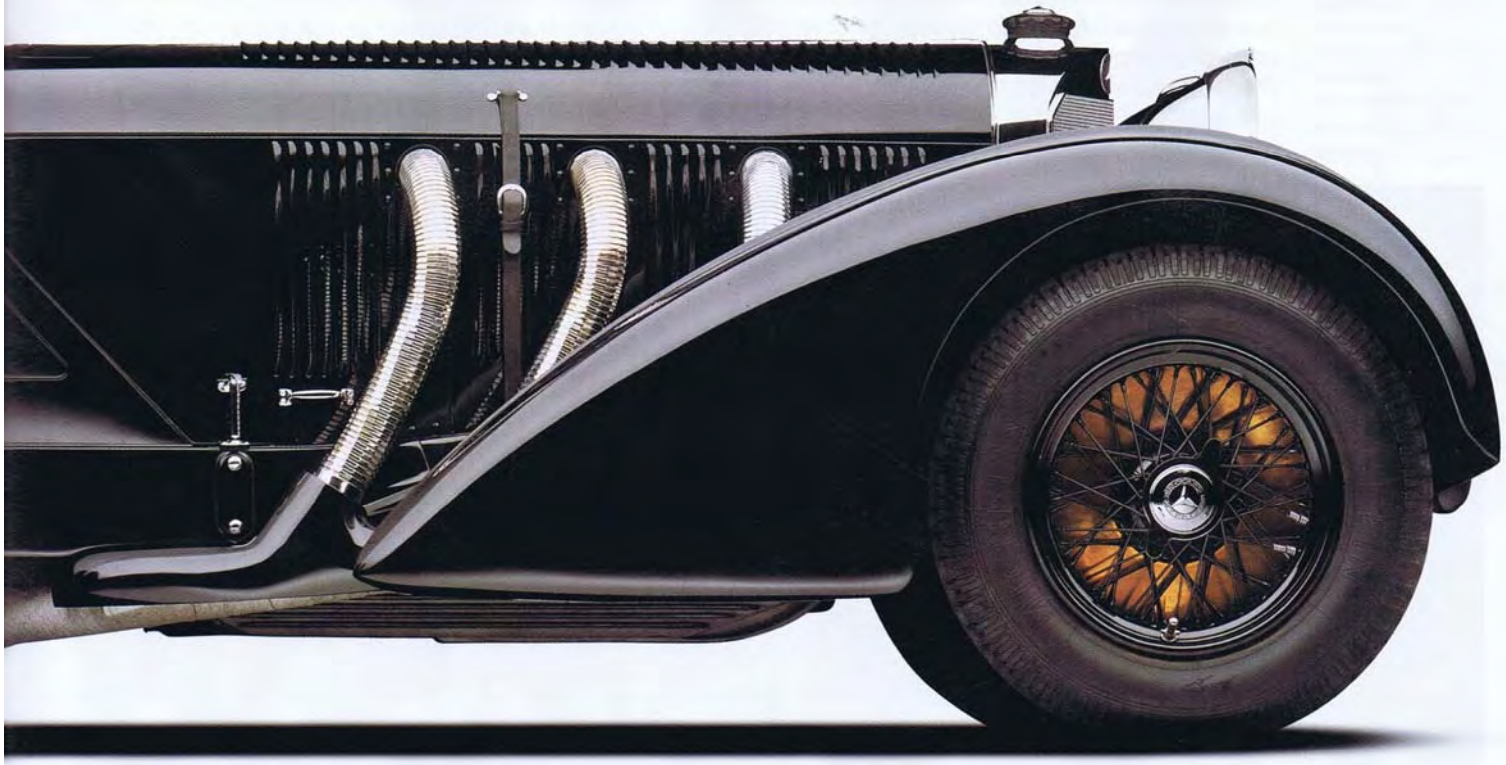
vengono installati una nuova pompa benzina di derivazione aeronautica e un meccanismo idraulico che, comandato dal posto di guida, regola gli ammortizzatori a frizione posteriori. Nel 1936 Trossi vende la sua "SSK". La vettura supera indenne le vicende belliche e partecipa ad alcune competizioni minori finché, nel 1950, la sua esistenza non subisce una svolta. Viene venduta infatti a un cittadino argentino, Alfredo Polledo, che, per poterla intestare a suo nome, elegge a proprio domicilio l'Aci di Roma; dopodiché spedisce l'auto a New York, con destinazione finale Argentina. Ma la "SSK Conte Trossi" non vi arriverà mai: problemi doganali e burocratici l'inchiodano in un magazzino del porto di New York per quasi due anni, finché Polledo non si arrende e la cede a un commerciante d'auto. La "SSK" riattraversa l'oceano (1970) e sbarca in Francia; nel 1978 varca la Manica; dieci anni più tardi riparte per l'America. Qui l'aspetta l'attuale proprietario, lo stilista e imprenditore Ralph Lauren, che l'affida alle cure di Paul Russell, uno dei più apprezzati atelier di restauro degli Stati Uniti. I risultati non si fanno attendere: la "SSK Conte Trossi" vince il "Best of Show" sia a Pebble Beach nel 1993, sia al concorso d'eleganza di Meadow Brook nel 1995. Nel 2007 torna in Italia, anche se per pochi giorni, per partecipare al concorso di Villa d'Este, dove vince il Primo Premio della Giuria e il Trofeo del Pubblico. Se volessimo stilare la classifica delle dieci più belle macchine del mondo, la "SSK Conte Trossi" sarebbe una di queste. ■

IL MASSIMO DELLA POTENZA
Il motore 6 cilindri, matricola 77644, è quello originale della vettura. Esso adotta un compressore "Elephant", il più potente disponibile, solitamente riservato alle versioni da corsa della Casa, cioè le "SSKL" da 300 cavalli.



Massimo Delbò

BELLEZZA MECCANICA
Il lato destro del cofano esibisce tre tubi di scarico. Essi confluiscono in un collettore carenato che scompare sotto il telaio della vettura.



Massimo Delbò

di **Massimo Delbò,** foto **Archivio Trossi**

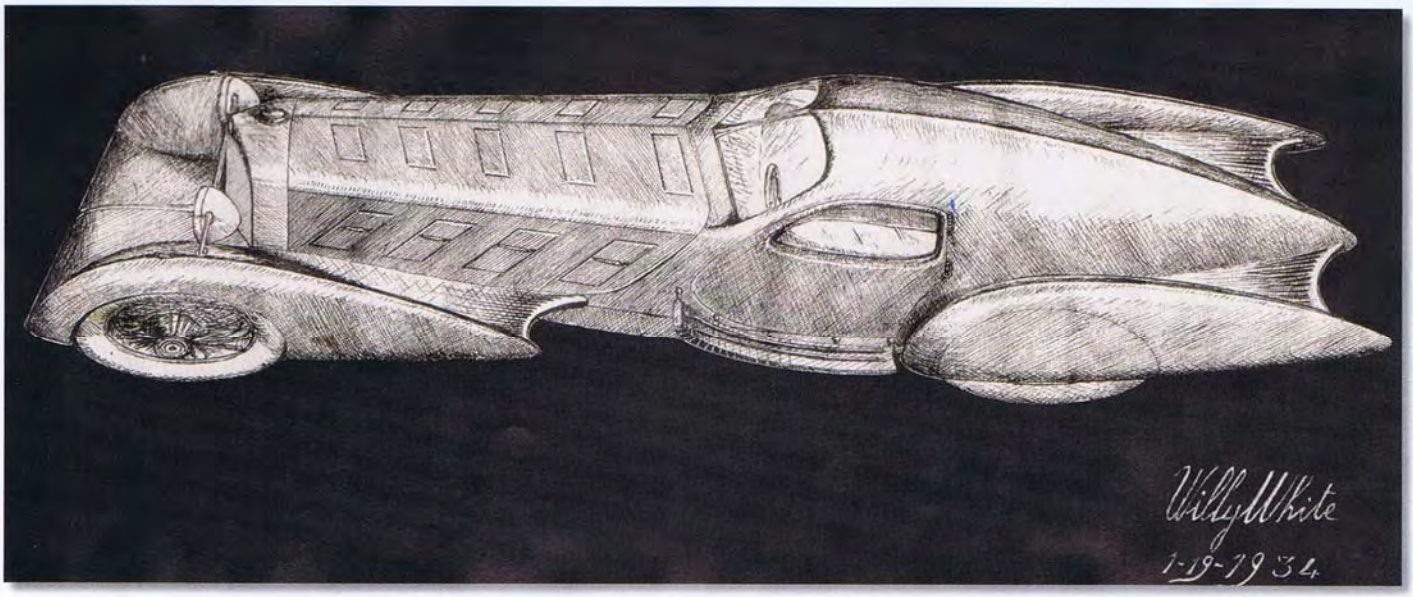
INDAGINE SU UN RESTAURO

LA COPPA DELL'OLIO SCAMBIATA, LA PRESENZA DI UNA SECONDA MERCEDES "SS", LE IPOTESI SULL'ATELIER CHE HA REALIZZATO LA CARROZZERIA... UN GROVIGLIO CHE ALLA FINE SI È SCIOLTO

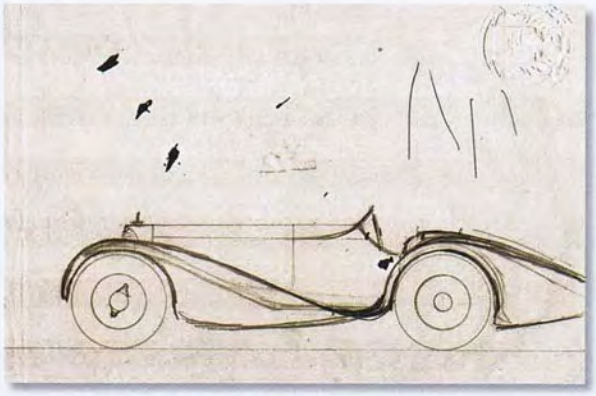
IL PEZZO PIÙ BELLO
Villa d'Este 2007: la vincitrice del Primo Premio della Giuria in sfilata. Alla guida Paul Russell, il restauratore; al suo fianco Mark Reinwald, curatore della Collezione Lauren, di cui la vettura fa parte.

La Mercedes "SSK Conte Trossi" che abbiamo ammirato nelle pagine precedenti è il risultato di un restauro eseguito dopo un'approfondita indagine storica e filologica, che ha coinvolto esperti e testimoni al di qua e al di là dell'Atlantico. Dal suo atelier di Essex, piccolo centro 30 miglia Nord di Boston, Massachusetts, Paul Russell, autore materiale del restauro, spiega che se ha potuto portare a termine con assoluto rigore storico il compito affidatogli dal proprietario della vettura, lo stilista Ralph Lauren, lo deve alla collaborazione e alla disponibilità della famiglia Trossi e dei precedenti proprietari della vettura. Ognuno di loro ha infatti fornito le tessere, costituite da fotografie, documenti e ricordi, che, messe insieme, hanno permesso di comporre l'intero mosaico storico della vettura. Per esempio, il cruscotto e gli strumenti, diversi da quelli delle "SSK" allestite dalla Mercedes-Benz, non sarebbe stato possibile ripristinarli secondo la disposizione originale senza la documentazione fotografica fornita dalla famiglia Trossi. Smontata la vettura, si è visto che ogni componente era marchiato R.B. 1420, cioè il numero d'ordine Mercedes per quell'esemplare: una garanzia sull'originalità dei vari elementi meccanici. Molte perplessità sono sorte però sulla coppa dell'olio, che riportava una numerazione diversa e probabilmente non era originale. Come sia stato risolto il problema val la pena raccontarlo, anche per capire che, in questa bella storia, la fortuna ha avuto la sua parte. Un collezionista tedesco, Fritz Grashei, interpellato sul numero stampigliato sulla coppa olio, ha intuito che c'era stato uno scambio. In altre parole la coppa della "Trossi" era finita su un'altra vettura. Egli ha contattato tutti i proprietari di "SSK" pregandoli di ispezionare le coppe olio delle proprie Mercedes alla ricerca del numero R.B. 1420. Ebbene, la coppa con quel numero alla fine è saltata fuori e il proprietario è stato ben lieto di scambiarla con quella della "Trossi", per riappropriarsi a sua volta del pezzo originale. Paul Russell si è chiesto molte volte dove fosse avvenuto lo scambio iniziale, ma questo rimane un mistero. Egli ricorda che, quando è arrivata nel suo atelier, la vettura era completa e in discrete condizioni, ma il livello di attenzione ai dettagli, da parte del precedente restauratore, era stato inferiore a quello che la classe e l'importanza della vettura avrebbero meritato. Il lavoro più impegnativo ha riguardato i legni che compongono la struttura della carrozzeria, che non si sono voluti sostituire e perciò sono stati recuperati a uno a uno. Dal canto suo il motore non ha dato motivi di preoccupazione, a parte il tempo che c'è voluto per smontarlo, verificare tutti i componenti e metterlo a punto; il compressore invece ha richiesto una revisione. Della ricerca storica sulla "SSK Conte Trossi" è stata incaricata una società italiana, Historica Selecta, che s'è trovata a dipanare una matassa piuttosto ingarbugliata. Fino agli anni 90 si pensava che la carrozzeria fosse stata realizzata dalla francese Saoutchik: infatti uno dei precedenti proprietari della vettura lo aveva affermato in una lettera inviata a una rivista francese, "Automobiles Classiques", senza tuttavia produrre alcuna prova. Si è anche supposto, in base a un disegno rinvenuto nell'archivio Trossi, che il realizzatore fosse un certo Willy White: ipotesi scartata, perché non risultano altre realizzazioni con quel marchio di fabbrica. Scorrendo i resoconti delle gare dell'epoca, la situazione si è ulteriormente ingarbugliata, poiché le date in cui Trossi correva con la Mercedes non corrispondevano con quelle,

FORTI ASSONANZE
Un bozzetto emerso dagli archivi della famiglia Trossi. Reca la firma di Willy White, un tecnico anglofono che lavorava per Trossi. Esso rivela forti assonanze con la "SSK" e indica che nell'officina del conte ci si occupava anche di carrozzerie.



certe, che si avevano sulla sua "SSK". La soluzione è arrivata quando si è potuto appurare che Trossi aveva posseduto non una, ma due Mercedes. Ancora una volta sono state le foto dell'epoca a fornire la prova decisiva. In una di queste, si vede il conte Trossi alla guida di una "SS", diversa quindi dalla "SSK", che è a passo corto. Partendo da questo dato, ulteriori ricerche hanno portato alla luce altri elementi di prova, come cronache di gara, classifiche e numeri di targa, che hanno confermato la presenza, nella vita del conte Trossi, di un'altra Mercedes. Non è tutto: Historica Selecta ha ricostruito anche il passato della "SSK" prima che fosse fatta ricarrozzare da Trossi, scoprendo che la vettura, in origine, era "vestita" Touring e in quella versione aveva partecipato a diverse gare. In una fotografia il marchio Touring è distintamente leggibile. Incrociando i dati, le notizie e le targhe, si è così sciolta la matassa. Resta un solo interrogativo: chi ha realizzato la carrozzeria della "Conte Trossi"? Tutto lascia pensare che sia stata modellata nell'officina privata che il nobiluomo possedeva a Gaglianico (vedi box a lato), ma non ci sono elementi che lo provino. Per ora. ||



UN LUOGO E UNA DATA
Un bozzetto eseguito su carta intestata del conte Trossi, che più a sinistra vediamo con la sua "SSK". La foto è importante perché mostra i dettagli della coda della vettura ricarrozzata e riporta luogo e data in cui è stata scattata: è la prova che nel luglio del 1934 l'auto era già stata completata.

I RICORDI DEL NIPOTE

AUTO, AEREI, MOTOSCAFI **LE SUE GRANDI PASSIONI**

Maurizio Fracassi è il nipote del conte Carlo Felice Trossi. È lui che ha salvato e oggi custodisce l'archivio che riguarda il nonno, morto prematuramente quando sua mamma aveva dieci anni. Tutto quello che egli sa di lui lo deve alla nonna. Fracassi racconta che il conte Trossi è stato un grande appassionato di motori. Pilotava aerei, idrovolanti e motoscafi con la stessa facilità con cui noi oggi guidiamo l'automobile, spesso accompagnato da Cortopassi, suo meccanico di fiducia, che seguiva la preparazione delle sue vetture da corsa. I due hanno pure realizzato un prototipo di quella che sarebbe diventata la "Vespa" (Trossi conosceva bene Piaggio per via degli aerei). Che il suo rapporto con l'aeronautica fosse speciale lo si vede anche nella Trossi-Monaco con motore radiale a 16 cilindri realizzata nel 1935. Egli cambiava le automobili così spesso che in casa non ci facevano più caso. La "SSK", che all'epoca poteva fare l'effetto di uno Shuttle, per loro era semplicemente "la Mercedes nera". Il disegno di questa vettura, quasi certamente, non l'ha eseguito Trossi in persona, ma sicuramente l'ha ispirato. E probabilmente c'è un legame stretto fra i tecnici, verosimilmente inglesi o americani, che lavoravano nella sua officina e i bozzetti della carrozzeria della "SSK". Non solo: il nipote ha saputo con certezza che Trossi aveva a sua disposizione un'officina per ogni genere di interventi. Non ci sarebbe da stupirsi se si scoprisse che quella bellissima carrozzeria fu realizzata proprio nella sua officina o nelle immediate vicinanze, inclusa la zona di Torino, dove il conte aveva molte conoscenze.

AL CASTELLO DI GAGLIANICO
La foto più famosa degli archivi Trossi, utilizzata anche durante il restauro: ritrae la "SSK" davanti al castello di Gaglianico. Qui il conte aveva una grande officina, ove venivano preparate le sue macchine da corsa.