

Ciocciara, da rottame a regalo: La 2000 Berlina "Ikea edition"

Ritrovarsi una 2000 Berlina ridotta in pezzi sparsi tra scatole di ogni tipo ma senza istruzioni per il montaggio: ecco come Danilo è riuscito, in tre mesi, a resuscitare l'auto dei sogni di suo padre!

Danilo Cambrini è un amico del *Garage de L'Alfista* e con questo numero avvia la sua collaborazione sulle nostre pagine. Lo conoscete tutti: lavora con Davide Cironi nella fortunata serie *Dal pollaio alla pista* in onda (e in replica) su Motor Trend, canale 59 della Tv. Sentite che cos'ha realizzato per suo padre: la ricostruzione e il restauro, a tempo di record, di una 2000 Berlina del 1971 molto, molto particolare...

Danilo, questa 2000 da dove salta fuori?

Questa 2000 non era nemmeno in programma di essere acquistata perché, praticamente, è venuto un amico qua in officina e mi ha detto: "Guarda, ho da parte una 2000 Berlina che voglio rottamare: se vuoi, posso darti tutta la meccanica. Motore, cambio e differenziale".

Nientemeno...

Ecco. Siccome per me l'Alfa Romeo è sacra, non riesco a concepire che sia demolita. Per cui gli ho risposto: "Scusa, ma perché la vuoi buttare?". "Perché ho troppe macchine e non voglio fare altri restauri. La voglio demolire: altrimenti, se vuoi, ti cedo tutti i pezzi e scegli tu che cosa fartene". "Quanto vuoi?". "1.500 euro". "E se me la prendessi tutta intera col passaggio di proprietà?". "1.500



Targata Frosinone, questa 2000 Berlina del 1971 è diventata "la Ciociara". Eccola grazie a Francesco Callagher, con un ciociaro Doc, Vittorio De Sica, e Sofia Loren, La Ciociara per eccellenza!

lo stesso". "E allora scusa, me la prendo tutta intera e me la restauro per i fatti miei". Ho deciso di prenderla perché mio padre mi raccontava sempre di quand'era ragazzo e, a militare, guidava questa 2000 Berlina blu del comandante: è partito tutto da qui. Solo che la cosa è cominciata quando è scoppiato il Covid e ci hanno chiusi in casa a marzo 2020.

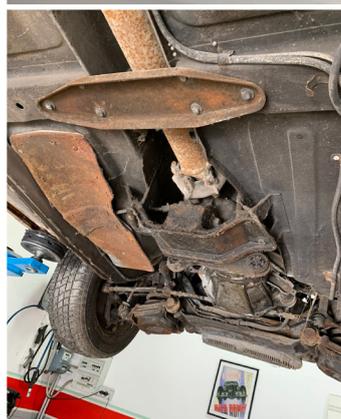
Avevo comprato la macchina a dicembre '19, dovevamo iniziare il restauro per febbraio/marzo e consegnare la 2000 finita a mio padre a novembre 2020, per il suo compleanno.

E invece?

E invece s'è fermato tutto e abbiamo ripreso i lavori a settembre. Ma ho dovuto rifare



In questa pagina: la Ciociara appena arrivata nelle mani di Danilo Cambrini: era un enorme puzzle di un'Alfa Romeo 2000 Berlina vera e propria, una specie di 2000 Berlina in versione "Ikea", ma senza istruzioni di montaggio. Danilo, insieme agli amici e la compagna Veronica, ha speso tre mesi di lavoro - ogni giorno - per farla rinascere. Il risultato è nelle pagine che seguono, ma la base di partenza era davvero messa male: ruggine e polvere ovunque per un'auto che aveva visto giorni nettamente migliori. Tutto quello che vedete è stato rinnovato (se possibile) oppure sostituito



tutto perché la macchina era completamente smontata e stava tutto dentro le scatole.

Cioè: è una 2000 Berlina in versione Ikea?

Sì, ma aspetta: è senza istruzioni di montaggio, nemmeno in finlandese! E poi la cosa più grave è che tutti i pezzi erano vecchi: fari, fanalini, frecce, erano vecchi e così usurati da essere da buttare. Per cui ai primi di settembre siamo partiti a palla di cannone: ho portato la macchina subito in carrozzeria, mentre nel frattempo ho

smontato tutta la meccanica (motore, cambio, differenziale), più la tappezzeria e il cielo che ho portato dal tappezziere. Abbiamo lavorato tutti e tre insieme, contemporaneamente.

Ed eravate tu, Marco Di Vitale e il tappezziere: giusto?

No, Di Vitale era incasinato: stava ancora lavorando per Davide Cironi. Mi sono rivolto ad un altro amico carrozziere qui a Roma, qui vicino: lui non fa le storiche e mi ha fatto un favore personale. Perché ormai la storica non te la rifà più nessun carrozziere.

Perché ci vuole preparazione, suppongo.

Certo! Non gli conviene rifare una storica.

Qual è stato il pezzo più difficile da trovare e quale da riparare, se c'era qualcosa da riparare?

Il motore è stato rifatto completamente perché era inchiodato. Era tutto bloccato: è stato rifatto da zero, cambio e differenziale aperti e revisionati integralmente. Tutto quello che era di gomma (boccole, braccetti...) sostituito. Dischi dei freni nuovi, pinze

Così venne presentata nel 1971

(...) La calandra ha maggiori dimensioni e racchiude i doppi fari gemellati; di più largo disegno è la fanaleria posteriore, modificati i cerchi e i copriruota, cruscotto di nuovo disegno (anche nelle versioni coupé e spider).

Il motore è salito a 1962 cc mantenendo invariata la corsa rispetto a quello di 1779 che era di 88,5. L'alesaggio è ora di 84 invece di 80. con questo incremento l'Alfa è riuscita ad ottenere prestazioni, limiti di coppia e di potenza molto elevati (...). Grazie ad un bassissimo rapporto peso-potenza (soli 7,4 kg peso-macchina per ogni cv), al regime massimo di 5500 giri la potenza erogata è di 150 cv Sae. La velocità della berlina è di oltre 190 orari, leggermente superiore quella delle versioni sportive, coupé e spider, più vicina ai 200 orari che ai 195 indicati come limite dalla Casa.

(...) Accentuate le qualità di tenuta di strada, grazie in particolare all'adozione del differenziale autobloccante di serie sui tipi coupé e spider e applicabile a richiesta sulla berlina. (...) quando una ruota fa minor attrito, parte della potenza viene riservata sull'altra ruota, con decisivo vantaggio della tenuta di strada.

(...) I prezzi, rispetto a quelli della gamma 1750, non sono ascisi sensibilmente: la berlina costa lire 3.295.000 (29.141,20 € attuali, rivalutazione infodata. ilsole24ore.it), la GT veloce lire 2.675.000 (23.657,88 €), lo spider veloce lire 2.630.000 (23.259,89 €). L'Alfa ha quindi predisposto numerosi "optional": condizionatore d'aria, alzacristalli elettrici, vetri azzurrati, poggiatesta, lunotto termico e, come si è detto, differenziale autobloccante per la sola berlina.

(Fonte: La Stampa, mercoledì 23 giugno 1971. Articolo di Fulvio Cinti)

suoi originali alla meglio: non si nota neanche. Però nuovi, in Texalfa cinghiale, i pannelli non esistono più.

Arriviamo a novembre: tuo padre compie gli anni e che cosa succede?

Succede che la macchina era finita ma non l'avevo potuta portare alla revisione: il giorno della consegna, un sabato, che era il suo compleanno... aspetta: calcola che tutte le sere sono rimasto in officina a lavorare fino alle 22-22.30 con mio zio e gli amici che lavoravano insieme a me...

Cioè: meglio avere un amante, in questi casi.

Si, si: è meno doloroso, meno doloroso! Ma anche economicamente, eh?

Scusa, non lo dico per cattiveria, eh? (risate)

revisionate, gli ammortizzatori nuovi, tutto lo scarico completo. Tutta la meccanica è nuova e completa: radiatore, pompa dell'acqua, carburatori smontati e revisionati, pompa freni, frizione, giunti dell'albero... tutto completamente nuovo. La tappezzeria è stata rifatta al 60% perché il resto era intatto. Il pezzo più difficile però è stato questo: la mascherina anteriore, tutta la plastica col cuore. Nuovi non si trovano e usati questi pezzi si trovano tutti rotti. È stato difficile ma l'abbiamo trovata. Il resto è stato montato nuovo: fari, frecce, gran parte dell'impianto elettrico: quello che non si trova più e non hanno nemmeno in Alfa Romeo sono i pannelli porta in skai color cinghiale. Non li fanno nuovi: non esistono.

Te li ha dovuti rifare daccapo qualche artigiano?
Abbiamo dovuto riparare i

Accanto: la Ciociara in carrozzeria. Il Blu Olandese è il colore che le sta probabilmente meglio. Si è trattato di un lavoro certosino di restauro e rinnovamento che alla fine ha prodotto un'auto del tutto nuova, appena uscita da Arese ben 51 anni fa. Sotto: il cruscotto, che venne apprezzato dalla stampa per la chiarezza di lettura. Porta i segni del tempo, ma se Danilo ne troverà uno nuovo lo sostituirà. La chicca: autoradio con lettore cassette Stereo 8. Ed un omaggio a Lando Fiorini





No, no, no, Veronica (la sua compagna, N.d.R.) non si arrabbia perché c'era pure lei tutte le sere con me. Sapeva dov'ero e che cosa stessi facendo. Anzi, pure lei ha contribuito a tutta la pulizia dei pannelli, a crema Nivea e Chante Clair, a rifare tutte le finiture. Insomma, il giorno in cui l'abbiamo portata da mio padre col carrattrezzi la 2000 era ancora sul ponte e mancavano all'appello paraurti, specchietto e qualche finitura interna (ancora). Immagina che stress fisico all'ultima potenza: abbiamo fatto un restauro completo in tre mesi! E nel mentre lavoravo

in officina, mica facevo solo questo.

Voglio dire: e non avete certo restaurato un'utilitaria, ma la 2000 Berlina.

Auto che non ho smontato, per cui non ho potuto catalogare viti, bulloni, bulloncini... era tutto buttato alla rinfusa nelle scatole. È rimasto, ad oggi, solo il cruscotto che ha tre spacchetti sopra. Dovrei sostituirlo con uno buono, altrimenti poi vediamo: il resto è stato tutto rifatto.

Questa 2000 ora chi la usa, tuo papà o tu?

Ce l'ha lui e la usiamo insieme. Usciamo per i raduni: domenica scorsa abbiamo fatto un giro. Ad oggi ha appena 300 km di percorrenza totale.

Senti: ma questa 2000 Berlina "Ikea edition", passami la battuta, come si guida sulle strade del 2022? Non fa nessun rumore: siccome abbiamo messo tutto nuovo, è meglio di un'auto moderna. Non c'è un rumore che sia uno sulle buche. E considera che è di settembre 1971, una delle primissime perché in estate, per le vacanze, non consegnavano. E l'avevano presentata a

giugno. Ha un numero di telaio bassissimo, i vetri azzurrati ma non ha l'aria condizionata né l'autobloccante (vedi box).

Che cosa c'è nel futuro di questa 2000?

Tanti viaggi e tanti km.

Come ti è venuta la passione per l'Alfa Romeo?

Da sempre, dal tempo in cui c'era mio nonno: sono nato dentro la Giulia e ho sempre avuto la passione, in primis: dopo è diventato un lavoro.

E chi è un Alfista, secondo te?

L'Alfista è una persona gelosa della sua Alfa Romeo: la tiene bene però la usa. Non la tiene nascosta in garage senza mai usarla. La usa, ci esce e la mostra. Ed è orgoglioso di averla.

Che cosa farai domani?

Ho una bella GT scalino da restaurare.

Alla faccia mia.

Poi quando la finisco vieni e ci facciamo un'uscita insieme. Non mi fermo mai!

Antonino D'Anna

Danilo ha una nuova sede: Roma **Alfista** ha un nuovo **Re!**

Se Francesco Totti è l'Ottavo monarca dell'Urbe, il nostro Danilo è sicuramente il Re degli Alfisti in quel di Roma. E siccome pensa in grande, ha cambiato indirizzo e ha un bel po' di novità per tutti



© Roberto Scardoni Ph

L'inaugurazione è stata un vero successo, con circa 400 persone a visitare la nuova sede dell'Autofficina di Danilo Cambrini. Clienti che sono diventati amici, grazie al carattere amichevole e la grande professionalità di Danilo. Lui è uno che ama le sfide e quando gioca sul tavolo della vita preferisce raddoppiare,

Sopra: Danilo Cambrini insieme ad alcuni dei tanti amici che il 1° ottobre hanno affollato l'Autofficina nella nuova sede di via Sassonegro 93/97 in quel di Roma. La giornata ha visto una grande partecipazione

mai lasciare: detto, fatto, il 1° ottobre ha aperto in quel di via Sassonegro 93/97 a Roma Sud. Zona strategica a un passo dal GRA, il Grande Raccordo Anulare, l'autostrada Roma-Napoli. Qui ha anche sede la sezione laziale del Club Cuore Sportivo, riconosciuto dall'Alfa Romeo: Cambrini è il Responsabile Lazio, insieme al socio e amico

Maurizio Solazzi. Da queste parti, già che c'è, si respira Alfismo con una percentuale di saturazione pari a quota 100. E Danilo ha molte cose da dirci. Ecco che cosa ci ha raccontato...

Il 1° ottobre hai aperto la nuova sede: quali servizi possono trovare gli Alfisti? Abbiamo aperto la nuova sede a via Sassonegro 93/97: siamo



© Roberto Scardoni Ph

praticamente attaccati al Grande Raccordo Anulare ed anche all'autostrada Roma-Napoli. Siamo alla Casilina, a Roma sud. Abbiamo fatto l'inaugurazione, c'erano tante persone: offriamo tanti servizi sulle auto storiche e su quelle moderne. Un servizio completo di meccanica, elettrauto e altro. A breve attiveremo anche il servizio gomme estate/inverno e magazzino.

Chi c'era nel parterre degli ospiti?

C'erano tantissimi amici, all'incirca saranno state 400 persone. È stata una giornata... non c'era più posto per parcheggiare le macchine, hanno fatto un'invasione. Tanti amici, tanti Alfisti, tanta gente

Sopra: una bella 2000 GTV è una bella cornice per l'inaugurazione dell'Autofficina. Accanto: Danilo occhieggia dietro la tenda che nasconde la nuova sede dell'Autofficina. Da notare i due palloni, rosso e blu, che indicano anche i due settori in cui l'Autofficina è divisa. Da un lato, settore blu, le auto (e le Alfa) più recenti; dal lato rosso le vetture storiche, prima di tutto, come potete immaginare, Alfa Romeo!



© Roberto Scardoni Ph



© Roberto Scardoni Ph



© Roberto Scardoni Ph

per fortuna.

L'officina è divisa in due settori: uno di colore rosso e l'altro blu. Che cosa vuol dire?

In quello rosso solo le Alfa storiche, nella parte blu le moderne. In questo modo le storiche hanno il loro posto ben preciso: rosso, ovviamente, sportivo. E ovviamente, Alfa.

E blu le contemporanee.

Sì, le auto moderne di tutte le marche. E poi sul rosso le auto storiche ma la nostra specializzazione è, ovviamente, l'Alfa Romeo.

Ma se venissi lì con la 166 dove andrei, nel rosso o nel blu?

Autofficina Cambrini

Via Sassonegro 93/97, Roma
www.autofficinacambrini.it
info@autofficinacambrini.it

da Dal pollaio alla pista, incluso il GT che abbiamo fatto noi in officina; più altre 5 tra le Regine: S40, Miura, Bugatti, tutte macchine un po' particolari. Davide ha chiesto a tutti noi preparatori di presenziare allo stand. Sarà una giornata bellissima: già la fiera di Padova è bellissima, ma poi lui è un grande. Tanto per farti capire quanto sia grande lo spazio, l'ha chiamato Drive Experience Village.

Stai lavorando a qualche nuovo progetto?

Sì, tra poco cominciamo con Davide. C'è una bella sorpresa ed una bella macchina per la prossima serie del prossimo anno di Dal pollaio alla pista. Ma è una sorpresa, per ora non si può dire. La vedrete in tv.

Oltre a questo, che cos'altro bolle in pentola per l'Autofficina Cambrini?

Abbiamo tanti progetti: intanto abbiamo lanciato il sito nuovo, all'indirizzo www.officinacambrini.it; uno di questi - stiamo ancora mettendo giù il progetto, poi partiremo - è la Cambrini Academy. Vorremmo fare un'Accademia, qua in officina, per i ragazzi più giovani: faremo delle lezioni sia di teoria che pratica sulle Alfa storiche. Faremo, per esempio, una giornata dedicata ai carburatori, una al cambio, poi la testata... faremo 4-5 lezioni dedicate alle Alfa storiche. E proprio in officina!

Quale miglior posto per

Accanto: Danilo mentre apre ufficialmente le porte dell'Autofficina agli amici. Qui sono in allestimento una serie di vetture che prossimamente avremo modo di raccontarvi.

Da notare che qui, in via Sassonegro 93/97 a Roma, è adesso la sede per il Lazio del Club Cuore Sportivo, riconosciuto dall'Alfa Romeo.

Qui i soci si potranno incontrare e discutere le iniziative e attività di Club. Accanto: Danilo insieme ad amici e la sua compagna Veronica: calici in alto per un futuro, vi auguriamo, di grandi successi sotto il segno del Biscione!



imparare?

Sì! Per il 2023 dovremmo partire, poi ovviamente faremo un annuncio ufficiale e chi vorrà iscriversi potrà farlo. Potresti venire pure tu da noi, magari a seguire una lezione.

Con molto piacere: quando vuoi prendo il treno e vengo giù.

E poi per ora in officina abbiamo una Spider 1600 a cui stiamo rifacendo il motore; una GT 2000 a cui stiamo facendo



© Roberto Scardoni Pfi



una preparazione; un Duetto... macchine ne abbiamo tante. Progetti che portiamo avanti perché sono importanti.

Per finire: come sta la nostra Ciociara, la 2000 Berlina che abbiamo raccontato nel numero scorso?

Sta qui in officina! Perché abbiamo fatto la stampa delle pagine dell'articolo sul numero 14 del Garage in formato 1 metro per 1,40 e le abbiamo appese al muro: chi viene guarda tutta la storia, la legge e poi vede la macchina dal vero.

Un omaggio stupendo, grazie!

Antonino D'Anna