



## LA VITA DI ADRIANO SCOFFONE, LE FOTOGRAFIE E LE AUTOMOBILI IN MOSTRA

### ADRIANO SCOFFONE

Adriano Scoffone nasce ad Asti il 29 maggio 1891 e fin da giovane viene avviato, come i fratelli, all'attività di fotografo nello studio di un uno zio di Acqui. È chiamato alle armi il 10 settembre 1912 e parte per la Tripolitania, con il primo Reggimento Granatieri, nel gennaio 1913. Ritorna in Italia nel dicembre dello stesso anno e viene posto in congedo illimitato. Richiamato alle armi nel gennaio 1915, fa parte del Comando di Aviazione con il grado di caporale. Nel dicembre del 1917 partecipa alle azioni del XII Gruppo Aereoplani in qualità di fotografo. È esonerato per la Ditta Gariglio di Acqui nel dicembre 1918 e viene posto in congedo illimitato nell'agosto del 1919 con il grado di sergente.

Nel luglio 1919 apre a Cuneo lo studio fotografico situato in via Emanuele Filiberto 16.

Nel 1921 sposa Teresa Ventre.

Partecipa attivamente alla vita cittadina ed è impegnato a seguire le problematiche della sua categoria professionale tanto che nel 1930 è citato come "capo" della Comunità Provinciale dei fotografi.

Il 2 dicembre 1936 gli viene conferito l'incarico di Direttore del Museo Civico di Cuneo che mantiene con alterne vicende ancora negli anni '50.

Dal 1952 al 1961 fa parte della Giunta della Camera di Commercio di Cuneo e dal 1954 al 1955 è Direttore artistico della rivista "Cuneo Provincia Granda".

Nel 1959 cessa la sua attività di fotografo cedendo lo studio a Giorgio Giuliano, suo collaboratore.

Muore a S. Nazzaro Sesia (Novara) il 18 luglio 1980.

### OPERE E STRADE BIANCHE

Le edizioni dal 1925 al 1930 della storica sfida automobilistica che partiva da **Cuneo** per giungere al **Colle della Maddalena** sono ripercorse attraverso preziosi **fotogrammi** che ritraggono celebri protagonisti, le cui immagini spiccano accanto ai bolidi dell'**epoca**. **E poi filmati, ambientazioni scenografiche e musiche** appositamente create per l'esposizione. Il percorso espositivo, arricchito dalle scenografie a cui ha contribuito anche Angelo Sala - per anni direttore dell'allestimento scenico del Teatro alla Scala di Milano - mette in dialogo, 90 anni dopo, tre automobili protagoniste della corsa con le fotografie di Adriano Scoffone.

### Scoffone con il drone? I campioni e la folla

**I fotogrammi si susseguono e protagonista è la via del colle** che era già considerata strategica in epoca napoleonica e fu poi utilizzata per la costruzione di diverse fortificazioni. Le immagini riprese dall'alto sembrano rimandare a vedute che oggi sarebbero realizzate **con il drone**. Tutto immerso in un **grande bagno di folla e sportività**. Tra il pubblico, a quanto riferito dai giornali, sono numerosi gli alpini di stanza a Cuneo che hanno pernottato in automobile. Infatti, la provincia all'epoca contava moltissime caserme alle quali si aggiungevano le scuole di Bra e Fossano. Allora il pubblico, numeroso per l'epoca, si trovava appostato sui prati della parte alta del percorso e da lì poteva seguire una buona parte dei tornanti.



## Automobili e scie

Nella sezione **automobili e scie** spicca la **Lambda numero 2 di Armando Rabagliati** che affronta un tornante spettacolare. Come quello del pilota, anche lo sguardo del suo meccanico è teso sul bordo interno della curva, vicinissimo alle ruote.

Un'altra **Lambda** condotta da **Bona** emerge sulla strada bianca e polverosa e si presenta in vistosa correzione di sterzo, mentre il passeggero sembra guardare lo strapiombo che si avvicina.

## Il favorito della vigilia

Sicuramente, **il favorito è Tazio Nuvolari**; Adriano Scoffone lo ritrae poco prima della partenza in Piazza Vittorio (oggi Piazza Galimberti) con un maglione colorato, quasi un "Missoni ante litteram", fatto in casa. Tra i dettagli, i caschi dei "Nivola" erano o rossi o bianchi, alternati appartenente in modo casuale. Una foto in posa lo vede abbracciato al radiatore della Alfa Romeo P2 che lo portò al traguardo.

## La corsa in piazza

Il Senatore **Giovanni Agnelli** non riteneva più, in quel periodo, le corse un valido strumento di propaganda per la Fiat, ma nel 1930 la casa automobilistica era tornata a competere aggiudicandosi vari primati. La 514, pur essendo un'auto "utilitaria", vinse il premio di categoria a una media di oltre 80.3 km/h.

Le automobili entrano in piazza Vittorio provenienti da corso Nizza: tra i personaggi **Hans Stuck**, popolare e affascinoso campione tedesco della sua **Austro Daimler 4996**, uno dei massimi campioni degli anni '30, che al volante delle celebri Auto Union vinse innumerevoli Grand Prix, ma la sua fama è anche legata alle corse in salita.

## Luci della Città

**Giorgio Bocca** scrisse il primo catalogo della mostra dedicata ad Adriano Scoffone nel 1980, descrivendo in questo modo le fotografie che raccontano Cuneo cinquant'anni prima, scena di vita che troviamo nel percorso della mostra: *"Così per i valligiani imbellettati delle feste, per le scene teatrali del Ventennio, quelle della vita popolare o borghese nei diversi angoli della città e quell'espansione moderna che del periodo tra le due guerre, che ne "cambiò l'anima, senza trasformarla"*.

## L'alfa ritrovata

Tra le automobili, l'**Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Speciale** è una star. Nel 1930 era pilotata da **Emilio Gola** e giunse seconda nella categoria "sport", mentre l'altra 1500, guidata da **Umberto Klinger**, si piazzò terza; si notano i fari parzialmente ruotati, per motivi aerodinamici e per evitare che il pietrisco della strada potesse infrangerli. Un'immagine molto interessante della Alfa 1500 di Gola è un ritratto "in posa", scattato in un momento imprecisato prima della gara del 1930, forse quando il pilota venne a provare il percorso o in occasione dell'acquisto della vettura. Infine un'altra fotografia vede **Emilio Gola** all'arrivo, nell'abitacolo della 1500 6C MM.

## I campioni in posa

Sono diversi i **campioni in posa**. In mostra il ritratto inedito di **Rudolf Caracciola** (1901-1959) presente sulla linea di partenza. Grande campione tedesco discendente da una famiglia napoletana giunta in Germania all'epoca della Guerra dei Trent'anni. Di qui il nome,



translitterato con errore nel corso del tempo. **Achille Varzi**, altro favorito alla partenza, su **Alfa P2**. Poco sorridente, come quasi sempre, il campione si sarebbe ritirato dopo solo 12 chilometri, per guai alla frizione. Accanto a lui è **Giovanni Tabacchi**. **Giuseppe Campari** invece è protagonista insieme all'equipaggio di questa straordinaria fotografia, osserva la P2 roboante. Ritratto di **Attilio Marinoni** (1892-1940). Con un'**Alfa Romeo 6C** vinse la Coppa Ciano 1927 e tre 24 Ore di Spa consecutive. Passò in seguito alla **Scuderia Ferrari** dove fu promosso meccanico capo e collaudatore.

### Gran finale

In un altro scatto, vediamo la **Maserati 1500** di **Ernesto Maserati** sulla **linea di partenza**. E ancora un altro ritratto di **Ernesto Maserati** (1898-1975) all'arrivo, con il suo meccanico. Gran finale della mostra, la **Bugatti 35** di **Avattaneo-Scagliotti** si ribalta in località "le Pianche": i due sono sbalzati dall'abitacolo, ma se la cavano con un occhio nero e una spalla rotta.

Nel percorso della mostra, i colori tradizionali delle vetture sportive nazionali del tempo hanno guidato le cromie dei pannelli.

## LE AUTOMOBILI IN MOSTRA

### ALFA ROMEO P2

Italia 1930

*Motore: 8 cilindri sovralimentato*

*Cilindrata: 1987 cc*

*Potenza: 175 CV a 5500 giri/min.*

*Velocità: 225 km/h*

*Peso: 780 kg*

È la versione modificata della "P2" da corsa progettata da Vittorio Jano, che al suo esordio nel 1924, pilotata da Antonio Ascari, vinse la 200 Miglia del II Circuito di Cremona, prima di una lunga serie di vittorie, tra cui il G. P. d'Italia con Ascari, due G. P. d'Europa con Giuseppe Campari e Ascari, il primo Campionato del Mondo con Gastone Brilli Peri, il G. P. di Monza e la settima edizione del Circuito d'Alessandria (denominato Circuito Pietro Bordino) con Achille Varzi. Il tipo modificato nel 1930 si affermò, fra l'altro, al Circuito di Alessandria e alla Targa Florio di quell'anno, ancora con Achille Varzi. Il modello "P2" è considerato il capostipite di tutte le celebri Alfa Romeo da corsa.

Collezione del MAUTO - Museo Nazionale dell'Automobile, Torino (Dono di Alfa Romeo spa, Milano)

### ALFA ROMEO 6C 1500 Mille Miglia Speciale

Italia 1928

*Motore: 6 cilindri sovralimentato con compressore tipo "Roots"*

*Cilindrata: 1487cc*

*Potenza: 78cv a 4800 giri/min*



*Velocità: 140 km/h*

*Peso: 845 kg*

Il primo modello della Serie 6C fu la 1500 Normale, con un motore sei cilindri a un solo albero a camme in testa, seguita dalla 6C 1500 Sport munita di testa a due alberi a camme, smontabile. Nel 1928 la 1500 Normale e la 1500 Sport vennero affiancate da una piccola serie di 1500 MMS (Mille Miglia Speciale). Era un esperimento interessante: il motore, spostato indietro di 200mm, faceva posto a un compressore tipo Roots davanti al propulsore. Il serbatoio del carburante, maggiorato a 95 litri, venne posizionato dietro i sedili invece che sulla parte posteriore del telaio. Questo nuovo modello, riservato alle competizioni, debuttò alla Mille Miglia del 1928 condotta da Campari e Ramponi, che vinsero alla guida di una versione con compressore. La vettura esposta, una di tre esemplari rimasti, partecipò alla Cuneo – Colle della Maddalena del 1930 nelle abili mani di Emilio Gola, oltre che a numerose corse in salita.

Collezione privata

## **BUGATTI 35 A**

Francia 1925

*Motore: 8 cilindri*

*Cilindrata: 1991 cc*

*Potenza: 75 CV a 4300 giri/min.*

*Velocità: 160 km/h*

Ettore Bugatti, geniale tecnico e poi anche costruttore di automobili, milanese di nascita trasferitosi in Francia, a Molsheim (Alsazia), dove apriva una fabbrica presto diventata famosa nel mondo, deve parte della sua celebrità alle macchine da corsa costruite nel primo dopoguerra. Già nel 1925, la Tipo 35 fu affiancata da una versione semplificata, denominata Type 35A, tale modello era paragonabile ad una versione stradale di una vettura da competizione, destinata a clienti che apprezzavano le belle vetture sportive e il piacere di guida, ma che non avevano molta esperienza in campo agonistico. Si distingueva dalla Tipo 35 per il motore meno potente. Fu prodotta fino al 1929.

Collezione Mauro Ferrari, Brescia

## **Mailander**

**Comunicazione e ufficio stampa per MAUTO - Museo Nazionale Automobile Torino**

Pietro Martinetti. 011 5527305 M. +39 340 3712520

Anna Tomba [a.tomba@mailander.it](mailto:a.tomba@mailander.it) T. 011 5527337 M. +39 340 5831070

## **MAUTO**

**Responsabile Comunicazione e Ufficio Stampa**

Lorenza Macciò T. 011 677666 - [l.maccio@museoauto.it](mailto:l.maccio@museoauto.it)