

ALFA ROMEO GT VELOCE 1.6

## Pronta per il "Monte"



L'Alfa Romeo GT Veloce 1.6 al via della tappa di avvicinamento.

**Ripercorriamo la particolare preparazione di una Alfa Romeo GT Veloce 1.6 del 1966 per il Rallye Monte-Carlo Historique. La vettura stradale è stata adeguata, dai tecnici Alfa Delta, alle caratteristiche della gara del Principato che, pur con il regolamento della Regolarità a Media, riprende la formula dei rally di una volta.**

**S**i sono spenti da poco i motori delle oltre duecento auto che hanno preso parte alla 27.ma edizione del Rallye Monte-Carlo Historique, vinta da Michel Decremer e Jennifer Hugo su un'Alfa Romeo Giulia TI del 1965.

La classica gara del Principato riprende la formula di gara dei rally di una volta, caratterizzati da lunghi chilometraggi, quest'anno oltre 2.500 km di cui 450 di prove speciali, distribuiti su diversi giorni di gara, con le prove che si disputano sia di giorno che di notte. Gli equipaggi, infatti, sono partiti da quattro diverse città (Torino, Bad

Hambourg, Reims, Monte-Carlo) nella giornata di giovedì per convergere la giornata successiva nel Principato, da dove il sabato mattina ha preso il via la gara vera e propria. Quindi la carovana si è diretta verso l'interno, in direzione di Valence, che tradizionalmente fa da punto nevralgico della gara, da dove nei giorni successivi si sono snodate, in varie direzioni nelle Alpi Francesi, le prove speciali prima di fare rientro a Monaco il martedì per disputare l'ultima decisiva notte di gara, con passaggi sui luoghi mitici che fanno parte della storia della gara: tra tutti, il Bourzet e il Col de Turini.



Alcuni dei momenti dei momenti di assistenza tra una prova e l'altra.

### REGOLARITÀ A MEDIA

Va specificato che il "Monte" storico si disputa con la formula della Regolarità a Media, cioè due livelli di velocità media (bassa e alta, in funzione delle vetture) che gli equipaggi devono cercare di mantenere, sia a livello generale sia lungo il tracciato della prova sulla quale sono spesso posti segretamente dei controlli del passaggio delle vetture. Un format che, a differenza di quanto si possa pensare, è tutt'altro che facile da interpretare anche perché, soprattutto per quanto riguarda la gara monegasca, a complicare la vita ai concorrenti molto spesso il fondo è ghiacciato o innevato rendendo ancora più difficoltosa la guida e il mantenere la media imposta. Perciò, più che la cavalleria pura è necessario disporre di una vettura che abbia una buona guidabilità, tale da non mettere in crisi il pilota nelle condizioni più critiche, e che sia anche comoda, dato che si passano oltre 12 ore al giorno in abitacolo, così com'è determinante il feeling dell'equipaggio, con il pilota che deve avere indubbie doti di guida e il navigatore che riveste un

ruolo determinante nel programmare le tempistiche del percorso e, con tutta una serie di strumenti specifici, "dettare" al pilota il ritmo da tenere indicando dove spingere, compatibilmente con le condizioni del fondo e del percorso, e dove invece "adeguare" la velocità. Come del resto ha confermato l'equipaggio belga, che ha bissato il successo dell'anno scorso sovvertendo anche la teoria che riguarda la macchina ideale con cui affrontare il rally monegasco: data la tortuosità del percorso e, soprattutto, le difficili condizioni del fondo stradale, spesso con ghiaccio e neve, sulla carta sarebbero indicate vetture compatte e agili con trazione anteriore, come le Mini Cooper o le Lancia Fulvia HF, che in effetti sono sempre nella parte alta della classifica, ma Decremet e Hugo hanno dimostrato che si può vincere anche con vetture più voluminose e con trazione posteriore, come l'Opel Ascona nella passata edizione e la Giulia T1 del 1965 [quindi festeggiando nel migliore dei modi il 60° compleanno della mitica vettura del Biscione] quest'anno.



1



2



3



4

1, 2, 3, 4: Sulla scocca della vettura stradale, dopo l'asportazione del gruppo motore-cambio, è stata applicata la gabbia di sicurezza, all'interno dell'abitacolo, e la slitta paracolpi nella parte inferiore anteriore.

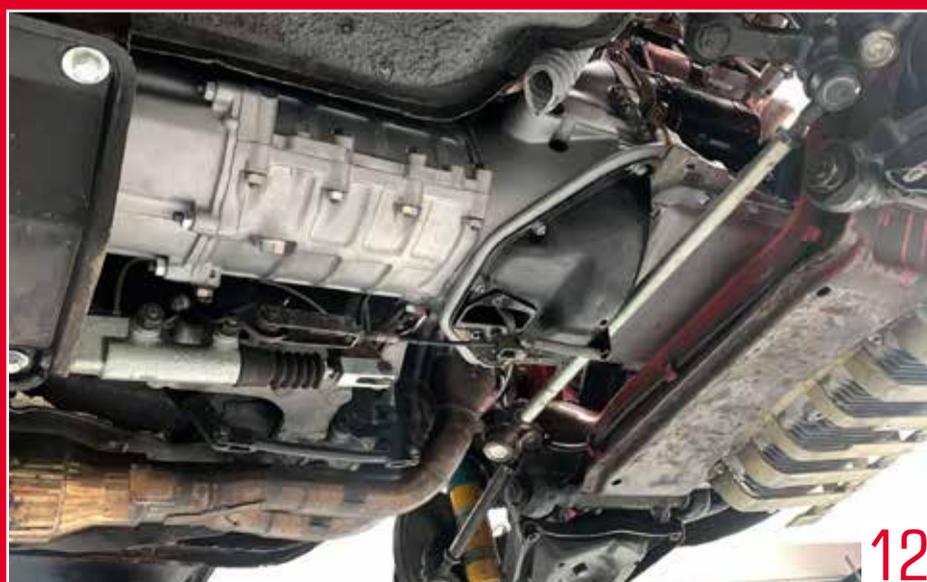


5: In previsione della guida notturna sono stati montati due proiettori di profondità supplementari.

6: Anche tutta la parte meccanica delle sospensioni e trasmissione è stata smontata per verifica.

7, 8: L'assetto è stato irrigidito e l'impianto frenante adeguato con il montaggio del freno a mano ad azionamento idraulico.

9, 10: Dopo la completa verifica il motore è stato rimontato e messo a punto.



11, 12: Il nuovo blocco frizione ha richiesto il ripristino dell'azionamento meccanico. L'immagine mostra anche i componenti dell'avantreno revisionati.



13



14



15



16



17



18

13, 14, 15: L'assemblaggio del motore in vettura. Nell'ultima immagine, oltre ai collettori di scarico singoli in acciaio, si scorge anche l'alternatore maggiorato.

16, 17, 18: Anche tutti gli organi della trasmissione sono stati smontati e revisionati. Il differenziale è stato dotato di autobloccante meccanico.

### QUESTIONE DI CUORE

Restando in ambito Alfa Romeo, abbiamo seguito la preparazione per la classica del Principato di un altro modello da sempre nel cuore degli appassionati e nella storia delle competizioni su strada: la GT Veloce 1.6, di appena un anno più giovane della vettura vincitrice di questa edizione, degli appassionati svizzeri Lorenzo Studer e Marcel Adelman. La preparazione della vettura, effettuata dagli specialisti di Alfa Delta, segue i dettami illustrati in precedenza. Si è partiti da una vettura stradale, smontata

quasi completamente per effettuare una revisione completa della parte meccanica, con l'adeguamento di alcuni particolari, mentre sulla scocca si è intervenuti solamente applicando la gabbia di sicurezza a sei punti, imbullonata sulle apposite piastre di fissaggio saldate in prossimità dei montanti anteriori e centrali e sui passaruota posteriori. Per sicurezza, prevedendo di affrontare anche tratti di strada resi accidentati dai cumuli di neve e ghiaccio, è stata montata una slitta paracolpi nella parte an-

teriore inferiore, così da proteggere da eventuali urti la coppa dell'olio e gli organi dell'avantreno.

### ACCESSORI NECESSARI

Per mantenere una buona abitabilità, come accennato in precedenza, sono stati lasciati i rivestimenti interni ed i sedili anteriori, di tipo sportivo ma stradali con poggiatesta, applicando le cinture di sicurezza a quattro punti. Plancia e strumentazione sono rimaste originali, con l'aggiunta dalla parte del navigatore della strumentazione necessaria a que-

sta tipologia di gare: tripmaster e cronometro, per verificare distanze e tempistiche, ma anche una sorta di computerino che, adeguatamente impostato in precedenza in base al road book, fornisce in tempo reale indicazioni sul corretto mantenimento della media. La dotazione di sicurezza è stata completata con un estintore brandeggiabile, mentre per affrontare adeguatamente i percorsi notturni, o comunque con poca visibilità, sono stati montati anteriormente due proiettori supplementari di profondità, attuan-



19, 20: Il tocco finale ha riguardato la personalizzazione della livrea, con applicazione di pellicola adesiva di colore azzurro vivo tramite la tecnica del wrapping.



Le vetture schierate sul lungomare di Monaco in attesa della partenza.

do di conseguenza anche il potenziamento dell'impianto elettrico, anche in previsione dell'utilizzo maggiore dei vari dispositivi elettrici (oltre alle luci, riscaldamento e sbrinatorio), tramite il montaggio di un alternatore di maggiore potenza.

#### COMPROMESSO

Tutti gli organi delle sospensioni sono stati smontati e verificati, procedendo alla sostituzione delle boccole e degli snodi che presentavano segni di usura. L'assetto è stato leggermente irrigidito montando molle di carico leggermente superiore rispetto a quelle originali, così come per gli ammortizzatori Bilstein è stata effettuata una taratura leggermente più rigida, in modo tale da ottenere una soluzione di compromesso ideale per affrontare i tratti di asfalto asciutto ma tale da non creare grattacapi in condizioni di aderenza critica. L'impianto frenante è stato verificato nelle varie componenti di tenuta, oltre alla sostituzione del liquido dell'impianto, e aggiornato con dischi nuovi di materiale che assicura maggiore grip abbinati a pastiglie sportive, tali da garantire un ottimo mordente mantenendo al contempo una buona modulabilità. Infine, l'impianto frenante è stato completato con l'adozione del freno a mano idraulico, decisamente utile per affrontare curve particolarmente chiuse, come ad esempio i tornanti, in condizioni di aderenza critica. A completare l'assetto, la dotazione di due set di cerchi in lega da 15", calzati da pneumatici termici e semi chiodati necessari per affrontare

prove speciali con fondo misto, dove si alternano tratti di asfalto "pulito" a tratti con placche di ghiaccio o presenza di neve.

#### MESSA A PUNTO ACCURATA

Il quattro cilindri 1.6 stradale è stato smontato per verificare tutte le componenti, quindi rimontato ponendo particolare cura nella fasatura, registrazione punterie e messa a punto finale. Inoltre è stato ottimizzato l'impianto di raffreddamento con il montaggio di un radiatore con pacco maggiorato e una vaschetta di ricircolo in alluminio. Al tempo stesso è stato sostituito anche il volante, con uno in acciaio e relativo pacco frizione, per il quale è stato ripristinato il comando meccanico e, di conseguenza, l'attacco alla pedaliera. Anche il cambio è stato completamente smontato per verificare il perfetto stato di tutte le componenti, effettuando la sostituzione in via preventiva dei sincronizzatori prima di procedere al rimontaggio. Il differenziale è stato dotato di autobloccante meccanico, con una taratura leggera, così da garantire una buona trazione anche in condizioni di aderenza critiche. Il tocco finale ha riguardato la personalizzazione della livrea, applicando tramite la tecnica del wrapping, sia nella zona anteriore che posteriore, una apposita pellicola di colore azzurro vivo che, indubbiamente, contribuisce a dare un tocco di sportività al colpo d'occhio generale della vettura.

Di Eugenio Mosca