



Alta sartoria

Ripercorriamo il restauro completo di una Alfa Romeo GTA 1.6 Gruppo 2 eseguito da Alfa Delta e dalla Carrozzeria 2000. La vettura, che aveva corso a fine anni '60, è stata riportata nelle condizioni e colorazione originali per essere nuovamente schierata nelle competizioni.

DI EUGENIO MOSCA





L'Alfa Romeo GTA 1.6 Alfa Delta, alla sua prima uscita a restauro concluso e, in corsa, nella cronoscalata Caprino-Spiazzi del 1966.



Il 18 febbraio 1965, al Salone di Amsterdam, cadono i veli su una nuova sportiva dell'Alfa Romeo: la Giulia Sprint GTA. Al primo colpo d'occhio potrebbe sembrare una vettura di serie già in produzione, la Giulia GT, il già celebre modello che grazie alle sue linee, disegnate da Giorgetto Giugiaro per Bertone, ha già fatto breccia nel cuore degli appassionati. La nuova arrivata, invece, è destinata a fare girare la testa anche ai palati più sofisticati.

LA **GTA** PUÒ ESSERE CONSIDERATA UN CONCENTRATO DI **TECNOLOGIA**, COSÌ COME FU GENIALE LA **SOLUZIONE** IDEATA DAL VULCANICO INGEGNERE **CARLO CHITI** CHE NE CONSENTÌ L'OMOLOGAZIONE NELLA CATEGORIA **TURISMO**

Già, perchè agli occhi più attenti non è sfuggito che il vestito apparentemente uguale a quello della "sorella" carina è di tutt'altra foggia: innanzitutto è molto più leggero, da qui la famosa "A" nella sigla che sta appunto per "alleggerita", peraltro "cucito" su misura su quel fisico atletico. Roba da alta sartoria!

Peso piuma

La carrozzeria applicata alla struttura in acciaio tramite rivetti, infatti, è realizzata in peralluman 25, una lega speciale composta da alluminio, manganese, rame e zinco, mentre le superfici vetrate, tranne il parabrezza, sono in plexiglass.

Questo, unitamente all'ampio utilizzo di leghe leggere per molte parti meccaniche e l'assenza di tutto il superfluo per una sportiva pensata, innanzitutto, per le corse, ha contribuito a far scendere il peso della GTA di serie



RESTAURO



01, 02: Ad una prima ispezione risultavano subito evidenti i danni del tempo e di qualche riparazione precedente non eseguita a regola d'arte.

03, 04, 05: La sverniciatura ad acqua ha messo in evidenza i danni da corrosione sulla pelle della carrozzeria in Peralluman.



fino a 745 kg, contro i 950 della Giulia GT. Che abbinati ai 150 CV del bialbero di 1.570 cc "pompato" ne fanno una sportiva di razza.

Geniale ed esclusiva

Ma non solo, perché tutta la GTA, come vedremo, può essere considerata un concentrato di tecnologia, così come fu geniale la soluzione ideata dal vulcanico ingegnere Carlo Chiti che ne consentì l'omologazione nella categoria Turismo.

Per tutto ciò, oltre all'esclusività dato che ne furono prodotti solo 500 esemplari necessari per l'omologazione (molti dei quali andati persi perché distrutti in incidenti), oggi la GTA 1600

incarna il sogno di gran parte dei piloti di autostoriche e collezionisti, tanto da raggiungere quotazioni molto elevate, ben oltre i 200.000 euro, sia per vetture stradali, soprattutto se conservate o restaurate correttamente, sia per vetture da corsa, in particolare se possono vantare storia e palmarès importanti.

Pochi centimetri, grande differenza

Partiamo dalla geniale idea. Nelle stagioni 1963 e 1964 la Giulia Ti Super aveva mostrato una superiorità schiacciante nelle competizioni Turismo a livello continentale, scatenando la reazione delle Case rivali che per la stagione successiva prepararono, in-

OGGI LA **GTA 1600** INCARNA IL SOGNO DI GRAN PARTE DEI **PILOTI** DI AUTO **STORICHE** E **COLLEZIONISTI**, TANTO DA RAGGIUNGERE **QUOTAZIONI MOLTO ELEVATE**, BEN OLTRE I 200.000 EURO, SIA PER VETTURE **STRADALI**, SIA PER VETTURE DA **CORSA**



06: Per eseguire i necessari lavori di ripristino o sostituzione della pelle in Peralluman della carrozzeria, questo è stato separato dalla struttura del telaio in acciaio.

07, 08, 09: Sulla struttura del telaio sono stati completati i lavori di irrigidimento e sostituzione della gabbia di sicurezza con una di nuova omologazione.



terpretando in modo piuttosto “elastico” il regolamento tecnico, vetture che avevano ben poco in comune con le sorelle di serie.

Ad esempio, la Ford sulla Cortina aveva trapiantato motore e sospensioni realizzate dalla Lotus, trasformando quella che era una tranquilla berlina in una autentica macchina da corsa. In casa Alfa Romeo cercarono di parare il colpo affidando alla neonata Autodelta di Carlo Chiti, che successivamente diventerà il reparto corse ufficiale Alfa Romeo, il compito di sviluppare una vettura in grado di competere con l'agguerrita concorrenza.

Il vulcanico ingegnere toscano indirizzò la sua attenzione alla versione

coupè della Giulia, la GT, pensando di realizzare la carrozzeria in Peralluman 25, in modo tale da limitare il peso che rappresentava uno dei talloni d'Achille della berlina.

Però c'era un problema: con i normali sedili posteriori imbottiti, l'abitacolo non aveva la volumetria minima richiesta dal regolamento per l'omologazione nella categoria Turismo. Centimetri furbescamente recuperati da Chiti piazzando una panchetta di plastica in luogo del sedile originale imbottito, disponibile a listino come optional.

Peso piuma

La cura dimagrante ha riguardato diverse aree, fino ad arrivare a un peso

minimo in fiche di 760 kg invece dei 950 kg della GT “originale”. Innanzitutto sulla struttura del telaio in acciaio sono stati applicati, tramite rivetti (visibili esternamente nella canalina di scolo dell'acqua del tetto, dei gocciolatoi dei cofani e nell'area di apertura delle portiere), i pannelli della carrozzeria in “Peralluman 25”, mentre la plancia fu realizzata in vetroresina e le superfici vetrate in plexiglass, tranne il parabrezza che per regolamento deve rimanere originale in vetro, così come fu eliminato ogni tipo di materiale fonoassorbente.

Inoltre, i cerchi ruota (da 7Jx14”), il coperchio punterie, la coppa dell'olio e la campana del cambio, furono rea-





10



11



12



13

10, 11, 12, 13: Una volta ripristinate, o realizzate ex novo, le varie parti della carrozzeria sono state nuovamente accoppiate, tramite rivetti come in origine, alla struttura del telaio in acciaio.

lizzati in Elektron, una lega di alluminio con l'82% di magnesio.

Infine, il lavoro di alleggerimento ha riguardato anche i bracci delle sospensioni, vari supporti e profili, con un certosino lavoro di foratura degli stessi.

Doppia accensione

Per mettere in pista una macchina vincente in Autodelta non tralasciarono alcun aspetto, perciò oltre alla parte telaistica i tecnici concentrarono la loro attenzione anche sul motore, per spremere dal bialbero milanese di 1.570 cc il massimo possibile.

Mantenendo inalterati i valori di alesaggio e corsa (78x82 mm) i tecnici

hanno modificato le camere di scoppio applicando la doppia accensione, in modo tale che piazzando due candele laterali in luogo della singola centrale oltre ad ottimizzare la capacità di combustione hanno potuto montare valvole di dimensioni maggiori (41 mm aspirazione, 45 mm scarico), raffreddate al sodio.

La fiche di omologazione comprende anche due carburatori doppio corpo Weber DCOE45 con diffusori modificati, collettori di scarico singoli in acciaio e sottocoppa più grande con pompa olio maggiorata e pescante più lungo. Il regolamento tecnico relativo al Gr. 2 lascia ampia libertà per quanto riguarda la preparazione del motore,

consentendo di alleggerire e bilanciare l'albero motore e bielle, sostituire i pistoni e i volani, montare valvole di disegno diverso e alberi a camme di profilo differente, lavorare i condotti di aspirazione e scarico pur dovendo mantenere le dimensioni massime in fiche, montare uno scarico racing.

Il tutto per un risultato finale che può arrivare a 165 cv a 7.500 giri/min.

Missione compiuta!

La GTA del nostro servizio è una di quelle da corsa "vere", cioè che vanta un passato nelle competizioni: dal 1966, per alcune stagioni, nelle gare in salita.

Poi è stata parcheggiata per anni, for-



14

14: Sostituite anche alcune parti dei lamierati in acciaio particolarmente compromesse dalla corrosione, come il fondello della ruota di scorta che poi andrà ad ospitare il serbatoio.

15, 16: La scocca della GTA completa della carrozzeria e della gabbia di sicurezza.



15



16



tunatamente in un luogo riparato che tuttavia non gli ha risparmiato l'attacco del tempo, finché è stata acquistata da Alfa Delta con l'intento di riportarla attiva nelle competizioni.

Dati i molteplici impegni della squadra di Marnate, e la volontà di fare un lavoro accurato mantenendo il più possibile l'originalità, il restauro è stato portato avanti nei ritagli di tempo lasciati dalle competizioni, perciò si è prolungato per alcuni anni ma, come possiamo vedere, l'obiettivo è stato pienamente raggiunto.

Cura della pelle

Arrivata nell'officina Alfa Delta, la vettura è stata completamente smon-



17



18



20



19

17, 18, 19: Le parti interne della scocca verniciata e il cofano anteriore con il telaio in acciaio alleggerito, tramite fori, e rivestito con la pelle esterna in Peralluman.

20, 21: Nei gocciolatoi del tettuccio e del cofano sono evidenti i rivetti di fissaggio della pelle di Perralluman alla struttura del telaio in acciaio.



21

tata, separando la parte meccanica, poi completamente revisionata, dalla scocca inviata presso uno specialista per essere sverniciata ad acqua, trattamento ideale per non "incidere" sui lamierati soprattutto in alluminio evitando deformazioni, in modo tale da verificare l'effettivo stato dell'ossatura in lamiera di acciaio e dei pannelli in alluminio.

Come evidenziato nel corso della prima ispezione, l'ossatura ed i pannelli in acciaio non erano stati intaccati in modo eccessivo dalla corrosione, mentre la pelle esterna in alluminio evidenziava una corrosione piuttosto accentuata in diverse aree, sulle superfici e in alcuni punti di collega-

mento con il telaio in acciaio, oltre ad alcuni interventi di riparazione non eseguiti a regola d'arte. Dato il cattivo stato generale della carrozzeria, i tecnici Alfa Delta hanno scelto di staccare in toto la pelle esterna in alluminio per poi affidare ad esperti lattonieri il ripristino delle superfici, dove possibile come parafanghi, parte inferiore del musetto e della fascia posteriore, montante anteriore e portiere, mentre la pelle dei cofani è stata realizzata a mano e sostituita, così come la traversa superiore del musetto.

Dove possibile, si è intervenuti asportando e sostituendo porzioni di lamiera, poi saldate a cannello. Durante le varie fasi di modellatura e applica-

zione delle pelli sono stati effettuati montaggi di prova dei vari particolari mobili per verificare accoppiamenti e arie.

Nel frattempo i tecnici Alfa Delta sono intervenuti per effettuare i lavori di irrigidimento del telaio in acciaio, risalando a filo continuo l'accoppiamento dei lamierati e applicando nuovi rinforzi, così come sono state applicate nuove piastre di fissaggio per la nuova gabbia di sicurezza, con omologazione aggiornata, saldata alla struttura.

Ritorno alle origini

Quindi la scocca è stata portata presso la Carrozzeria 2000 di Cerro Maggiore, che si è occupata della



22, 23, 24:
L'allestimento finale
della vettura con
la plancia e la parte
meccanica.



LA **GTA** DEL NOSTRO SERVIZIO È UNA DI QUELLE DA CORSA **"VERE"**, CIOÈ CHE VANTA UN **PASSATO NELLE COMPETIZIONI: DAL 1966, PER ALCUNE STAGIONI, NELLE GARE IN SALITA**

preparazione e verniciatura, tornando all'originale colore bianco. Per prima cosa tutte le superfici sono state accuratamente pulite con un prodotto sgrassante per eliminare i residui delle lavorazioni precedenti, quindi è stato steso un leggero velo di stucco sulle parti interessate dagli interventi di lattoneria oppure non perfettamente allineate, poi lisiate con carta abrasiva a grana 400 e 500.

Hanno fatto seguito due strati di fondo, epossidico e catalizzato, lisciati con vari passaggi con carta abrasiva fino alla grana 1000, in modo tale da garantire l'allineamento perfetto delle superfici e l'eliminazione di qualsiasi imperfezione.

Dopo avere sigillato con apposito mastice l'accoppiamento dei lamierati, mentre in precedenza era stato messo l'apposito mastice sulle superfici di accoppiamento tra le lamiere in acciaio con la pelle in alluminio così da eliminare il cosiddetto "effetto pila", si è passati alla verniciatura, con due strati di vernice in rapida successione, asciugati prima con passaggio in forno e poi lasciati cristallizzare per una settimana prima della lucidatura finale, con un primo passaggio leggero con macchinetta e successivamente manuale.

Quindi la scocca è tornata nell'officina Alfa Delta per l'assemblaggio dei vari circuiti e delle parti meccaniche. ●