

Movimento di rotazione

Roberto Restelli ha avuto un maestro d'eccezione in Renato Chiapparini. Mollato il "lavoro sicuro" è diventato un punto di riferimento per gli amanti del Biscione. Per i quali sta pensando a un nuovo tipo di servizi

TESTO E FOTO DI EUGENIO MOSCA

Crediamo che ciascuno di noi da bambino si sia trovato a sviluppare il classico tema "cosa farai da grande". Poi, nella vita reale, ahinoi, di tutti questi astronauti, piloti, cantanti, attori e quant'altro, ben pochi sono riusciti a coronare il sogno. Però qualcuno, vuoi per convinzione, vuoi per i casi della vita, è riuscito a trasformare la passione in quotidianità, e dunque lavoro. Spesso il cosiddetto destino ci mette lo zampino. Nel bene e nel male. Nel caso di Roberto Restelli, certamente, nel bene. Il giovane Roberto era stato contagiato dalla passione per i motori da papà Rinaldo, che negli anni '70 aveva girato in lungo e in largo l'Europa per seguire i GP di F1, ma poi aveva scelto un'al-

tra strada, non meno interessante, seguendo la parte di ingegneria elettronica presso la Agusta Elicotteri. Ma il destino era in agguato.

«Terminata la scuola -racconta Restelli-, conobbi un ragazzo che aveva un'officina e faceva gare di Autocross con una Ritmo. Facemmo amicizia e iniziai a seguirlo, a tempo perso, dandogli una mano in officina e sui campi gara, poi la situazione si ribaltò perché cominciai a correre io qualche slalom con una Uno Turbo e fu lui a darmi una mano nell'assistenza. Il caso volle che lui trasferisse l'officina vicino a quella di Renato Chiapparini, che ebbi modo di conoscere appassionandomi immediatamente al mondo Alfa Romeo. Così iniziai a dare una mano a lui. Sempre nel

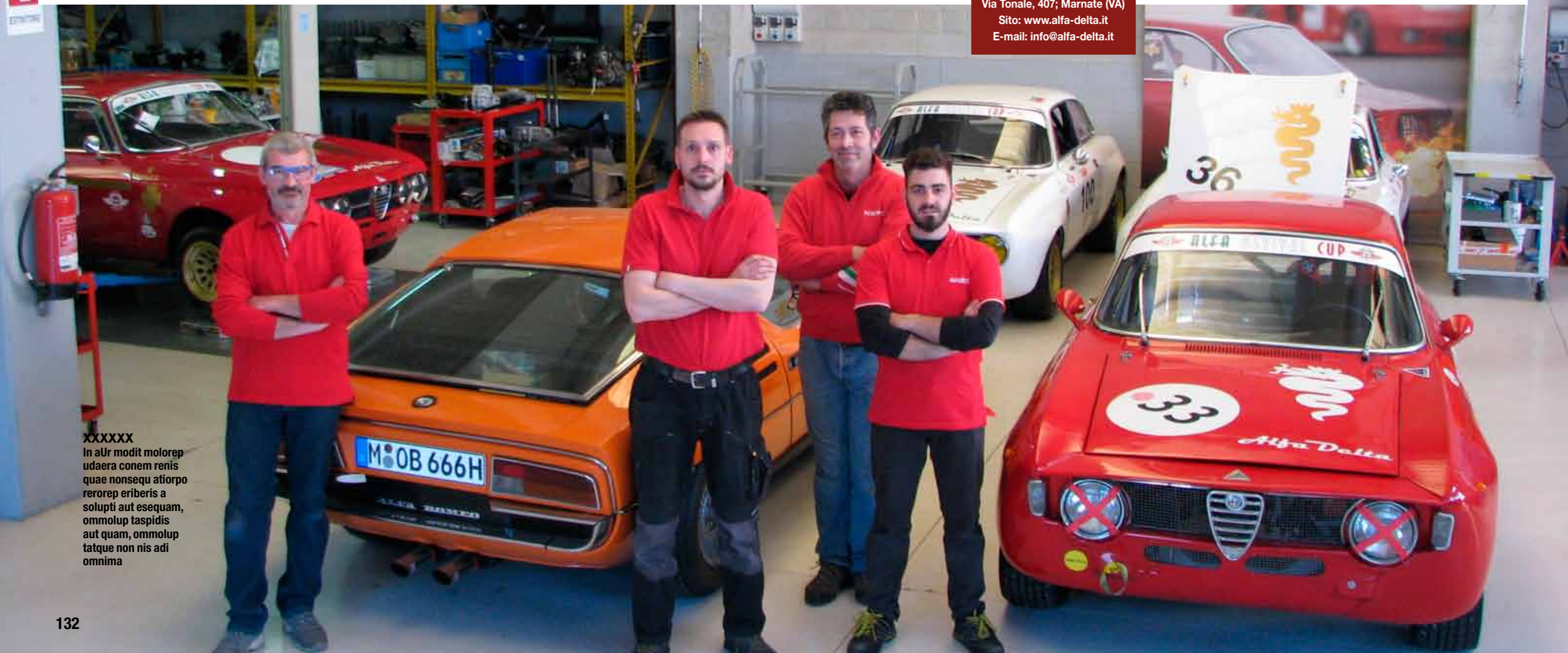
dopo lavoro, ma in modo continuativo: ogni sera terminata la giornata all'Agusta, i sabati e le domeniche mattina e anche usando le ferie per seguirlo alle gare. Il mio compito consisteva nel montare i motori sul banco prova, fare il rodaggio e la messa a punto».

► Un compito che un preparatore non affida al primo venuto. Come ha conquistato la fiducia di Chiapparini?

«Forse perché eravamo nati lo stesso giorno, il 23 aprile -scherza Restelli-. Certamente ci accomunava la grande passione e la serietà nel lavoro. Fatto sta che tra noi si creò un rapporto quasi tra padre e figlio, tanto è vero che quando mi mandava a prendere la macchina di un cliente gli diceva "ta mandami al me fiò". Lui non aveva figli, perciò si può dire che mi avesse quasi adottato. Nel 2003, al compimento dei 60 anni, mi disse che a fi-

CONTATTI

Alfa Delta
Via Tonale, 407; Marnate (VA)
Sito: www.alfa-delta.it
E-mail: info@alfa-delta.it



XXXXXX
In aUr modit molorep
udaera conem renis
quae nonsequ atiorpo
rerorep eriberis a
solupti aut esequam,
ommolup taspidis
aut quam, ommolup
tatque non nis adi
omnima



XXXXXX
In aUr modit molorep udaera
conem renis quae nonsequ
atorpo rerorep eriberis
a solupti aut esequam,
ommolup taspidis aut quam,
ommolup tatque non nis adi
omnima

ne anno avrebbe chiuso l'attività, per prendersi un po' più di tempo per sé e le proprie macchine che avrebbe continuato a seguire, e gli avrebbe fatto piacere se avessi continuato io. Naturalmente accettai ma pochi giorni prima della festa che avevamo organizzato, ebbe l'incidente che lo portò via. La moglie mi confermò che l'offerta era ancora valida ma a quel punto io non me la sono sentita più».

► **Quindi aveva riposto il sogno nel cassetto?**
«Fino al 2012, quando Fabrizio Zamuner mi ha convinto a iniziare l'attività a tempo pieno. Nel frattempo avevo continuato a lavorarci seguendo le macchine di alcuni amici e andando alle gare con la Scuderia del Portello, finché ho iniziato a collaborare con Fabrizio, che mi aveva portato la sua GTA da gestire, ho preso il capannone, mi sono licenziato dall'Agusta e sono partito». E in pochi anni Alfa Delta è diventata un punto di riferimento. Come siete riusciti? «Abbiamo creato una struttura in grado di

eseguire per intero la realizzazione di una vettura -racconta Restelli-, sia restauro sia preparazione. Con me lavorano un dipendente e tre collaboratori specializzati in diverse aree, dalla lattoneria alla meccanica. Oltre a mia moglie che si occupa dell'ufficio e Fabrizio Zamuner che mi dà una mano su molte cose: siamo molto amici, condividiamo questa passione, spesso ci dividiamo l'abitacolo e abbiamo delle macchine insieme. Ora stiamo cercando la struttura giusta dove avviare una in cui eseguire un servizio completo: il restauro, ma soprattutto la realizzazione da zero di macchine da corsa, dal settore lattoneria e carrozzeria, alla meccanica fino alla sala prova motori. Credo che la differenza la faccia il metodo di lavoro che ho imparato da Chiapparini. Lui oltre a essere una persona di spessore era un guru sulle Alfa. Forse non il migliore motorista, anche perché non è nato con quel ruolo, ma era molto meticoloso. Le sue macchine erano tanto belle quanto perfette. Lo dico per-

ché ho collaborato con lui nella costruzione da zero delle sue GTA 1300: smontaggio vettura, sverniciatura a mano, lattoneria, saldatura lamierati e rinforzi, verniciatura e montaggio con una cura per alleggerire tutto il possibile. Inoltre non partiva mai da casa con una macchina che non fosse a posto. E non mi riferisco solo al fatto che non avesse problemi, ma che fosse al top per la pista su cui si andava a correre: perciò con il rapporto giusto, i freni ideali, eccetera. Insomma, era meticoloso».

► **Quali sono i segreti per far rendere al massimo le Alfa Romeo?**

«I segreti ovviamente non si dicono -ride Restelli-. Ma io punto sull'affidabilità, perché chi viene a correre con le storiche non è il ragazzino che sogna la F1 bensì l'appassionato che si vuole divertire, quindi la macchina non si deve rompere. È fondamentale partire da casa con le macchine in ordine. Visto che i problemi si possono sempre verificare, cerchiamo di limitarli al minimo con

un lavoro molto accurato in officina. Appena torniamo da una gara le auto vengono subito lavate, messe sul ponte per eseguire tutti i controlli necessari, così come le gomme vengono pulite e rasate, i cerchi lavati, i freni sostituiti se necessario, quindi la macchina è preparata per la gara successiva e la provo personalmente per verificare che sia a posto. Inoltre verifico che sul camion ci siano sempre i ricambi necessari. In questo siamo anche favoriti dal fatto di collaborare con OKP. Ovviamente questo metodo ha un costo adeguato e il cliente deve esserne consapevole. Altrimenti rinuncio».

► **È un sistema che paga?**

«Soprattutto con i clienti stranieri». Come pilota quale vettura preferisce? E invece, da preparatore, quale consiglia al gentleman?

«Come telaio le Alfa GT sono tutte simili, però la mia preferita rimane la GTA 1300 perché con la leggerezza compensa la potenza inferiore. Permette staccate molto ti-

rate, così si possono sorpassare le auto più potenti e quindi dà grande soddisfazione nella guida. Il primo passo per il gentleman può essere la GT 2000 Gr. 1 che a fronte di costi accessibili (circa 30.000 euro per l'acquisto) e facilità di gestione può dare belle soddisfazioni. Poi, magari, volendo salire un po', una GTAm».

► **Le prestazioni delle "storiche" oggi lasciano un po' perplessi: i materiali odierni ne stravolgono la filosofia o no? Cosa ne pensa?**

«In effetti non si dovrebbe continuare a spingere sulla ricerca delle prestazioni -conferma Restelli-. C'è questo costume, soprattutto all'estero. D'altro canto l'uso di materiali nuovi è necessario per limitare i costi e garantire l'affidabilità. Una frizione moderna con diaframma per esempio costa molto meno di una a nove molle elicoidali. Certo si tratta di un'evoluzione tecnica, però non votata alla prestazione ma al risparmio. Inoltre capita che i pezzi ricostruiti siano difettosi, come è accaduto a noi con una

partita di sincronizzatori che non duravano più di una gara. I ricambi devono essere di qualità; da noi invece spesso, credendo di risparmiare, l'appassionato si rivolge a ricambisti generici e così facendo si spende meno all'inizio ma poi si finisce per spendere... due volte. In questo la nostra collaborazione con OKP, la società tedesca che realizza ricambi Alfa Romeo di cui siamo rivenditori in Italia, è un vantaggio. Con loro abbiamo sempre puntato alla qualità, importante soprattutto sulla GTA che ha varie particolarità: teste a doppia accensione, spinterogeni e calotte apposite, slittioni, ammortizzatori, molle specifiche, pistoni eccetera. È una collaborazione che funziona bene e con nuovi interessanti progetti».

► **Quali?**

«Per le Alfa Romeo d'epoca stiamo realizzando motori stradali da offrire a rotazione, così come cambi e ponti posteriori revisionati, che sono piuttosto complicati da montare correttamente. Inoltre abbiamo in