

ALFA ROMEO GIULIA GTA 1600



L'Alfa Romeo GTA del nostro servizio sullo schieramento di partenza della 6 Ore di Spa Francorchamp. In abitacolo Arturo Merzario, in azione nella foto sotto, in piedi dietro la vettura Roberto Restelli, a sinistra, e Mathias Korber.

QUANDO LA SFIDA SI FA **EN... DURANCE**

FCA ha presentato la Giulia GTA, che riprende l'acronimo coniato nel 1965 per la versione alleggerita e potenziata della Giulia Sprint GT 1600. Vediamo com'è fatta la versione da corsa di quella mitica vettura

GTA è un acronimo che, ricordiamo, significa "Gran Turismo Alleggerita", nato nel 1965 per la versione appunto alleggerita e potenziata della Giulia Sprint GT 1600, un'autentica bomba tecnologica per l'epoca che è diventata un'icona grazie anche ai tanti successi conquistati nelle corse, e utilizzato in diverse occasioni in questi 55 anni per griffare le versioni più sportive di diversi modelli. A partire dalla "sorel-

lina" dell'epoca, la "Junior" 1.3 che nella sua categoria può vantare un palmarès addirittura superiore, quindi 155, 156 e 147, nel ventennio che va dagli anni Novanta alla prima decade del nuovo millennio.

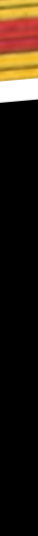
Ed ora, con la nuova Giulia GTA, eccoci all'ennesimo richiamo alle nobili origini per cercare di riaccendere la passione attorno a un marchio blasonato che, in modo incredibile e doloroso, viene lasciato vivacchiare. Certo nel frattempo è cambia-

to il mondo, oltre che il modo di fare automobili, perciò fare un confronto tra le due vetture sarebbe fuori luogo, però dopo avere visto l'ultima sportiva del Biscione, per ora ahi noi solo virtualmente, possiamo dire che può degnamente fregiarsi di cotanto titolo perché può vantare lo stesso DNA, sia per bellezza ed esclusività, infatti anche in questo caso sarà prodotta una serie limitata di 500 esemplari, sia per sportività. Infatti, a distanza di mezzo secolo



rappresentano entrambe la versione alleggerita e potenziata della sorella di tutti i giorni, seppur con valori nettamente differenti: "l'originale" pesava 745 kg invece di 950

e il suo quattro cilindri 1.6 "pompatò" erogava 115 CV, per un rapporto peso-potenza di 6,4 Kg/CV, mentre l'attuale pesa il doppio ma grazie al motore V6 2.9 biturbo da 540 CV può vantare un





1



2



3



4



5



6

rapporto peso-potenza di soli 2,8 Kg/CV. Ma se la scheda tecnica dà un vantaggio alla "nuova" GTA, come è logico che sia, "l'originale" la... doppia come minimo in quanto a valore economico, perché oggi una Giulia Sprint 1.6 GTA "vera" vale più di 200.000 euro. E lì vale tutti perché, oltre al valore storico e all'esclusività, la GTA "originale" alla faccia dell'età resta sempre un'icona di tecnica, eleganza e genialità italiana. Perciò ripercorriamone la genesi e vediamo com'è fatta una GTA 1.6 da corsa preparata ai massimi livelli, peraltro con alcuni ulteriori particolari speciali per le gare Endurance. Infatti la vettura che presentiamo in questo servizio, preparata all'epoca, è stata "rigenera-

ta" e appositamente adattata da Alfa Delta per le classiche internazionali di endurance, tra cui la 6 Ore di Spa dove è stata pilotata da Arturo Merzario, Mathias Korber che oltre ad esserne il fortunato proprietario è titolare insieme a Christian Ondrak della OKP che produce pezzi di ricambio per Alfa Romeo storiche, e Roberto Restelli, titolare di Alfa Delta.

Pochi centimetri, grande differenza

Partiamo dall'inizio. 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

corsero ai ripari preparando, anche con interpretazioni piuttosto "elastiche" del regolamento tecnico, vetture che avevano ben poco in comune con le sorelle di serie. Due esempi su tutti: sulla Cortina la Ford trapiantò motore e sospensioni realizzate dalla Lotus, trasformando una tranquilla berlina in un'autentica macchina da corsa. Lo stesso fece BMW approntando la versione TISA. In casa Alfa Romeo cercarono di parare il colpo affidando alla neonata Autodelta, la struttura avviata dall'ingegnere 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 rivolse la sua attenzione alla versione coupé della Giulia, la Sprint GT, per sfruttare la migliore aerodinamica delle linee ma soprattutto pensando a limitare il peso, che rappresentava uno dei punti sfavorevoli della berlina. Però, prima di tutto c'era un problema da superare: con i normali sedili posteriori imbottiti, l'abitacolo non aveva la volumetria interna 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, comunque disponibile a listino come optional.

A come alleggerita

Superato questo primo scoglio Chiti ed i tecnici Autodelta si concentrarono per abbassare il peso, lavorando praticamente su tutte le aree della vettura. Innanzitutto è stata sostituita tutta la "pelle" della carrozzeria applicando, tramite rivetti (visibili esternamente nella canalina di scolo dell'acqua della capote, dei gocciolatoi dei cofani e nell'area di apertura delle portiere), all'ossatura del telaio in acciaio dei pannel-

1. 2. 3. La gabbia di sicurezza saldata alla scocca in sei punti e con barre posteriori oblique.

4. La sospensione anteriore. In primo piano il braccetto sterzo modificato per agevolare la regolazione della convergenza, appena dietro l'ammortizzatore racing speciale sviluppato da OKP in collaborazione con Bilstein.

5. Il disco freno e la pinza realizzata in materiale più leggero su modello originale Dunlop a due pompanti. Nella parte anteriore, sopra il braccetto di regolazione dell'incidenza, sotto la barra antirollio maggiorata.

6. 7. La sospensione posteriore, con braccio longitudinale abbondantemente forato, con disco e pinza freno originali, ma pastiglie Pagid racing, con addirittura il comando del freno a mano come da regolamento. Sopra si notano anche le cinghie di limitazione dell'escursione.

8. Il classico cerchio "Alfa" Campagnolo in magnesio da 7Jx14" con pneumatico Avon omologato stradale.

li in "Peralluman 25", una speciale lega leggera composta da alluminio, manganese, rame e zinco, mentre la plancia fu realizzata in vetroresina e le superfici vetrate in plexiglass, tranne il parabrezza che per regolamento deve restare in vetro, oltre ad eliminare ogni tipo di rivestimento. Inoltre i cerchi ruota (da 7Jx14"), il coperchio pun-



7



8

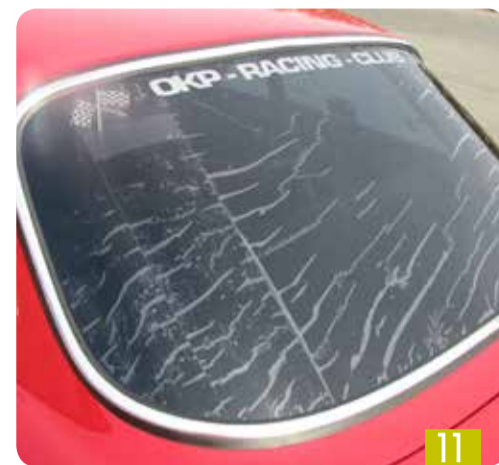




9



10



11



12



13



14



15

terie, la coppa dell'olio e la campana del cambio, furono realizzati in Elektron, una lega di alluminio con l'82% di magnesio. Infine, la cura dimagrante ha riguardato anche i bracci delle sospensioni, vari supporti e profili, con un certosino lavoro di foratura degli stessi, fino ad arrivare ad un peso di poco superiore ai 760 Kg riportati in fiche come peso minimo, in luogo dei 950 Kg della GT "normale". Così nacque la GTA, dove l'acronimo sta proprio per "Gran Turismo Alleggerita".

Leggera ma rigida

Naturalmente parlando di una vettura da corsa, come quella del nostro servizio, alla leggerezza generale della vettura va abbinata una maggiore rigidità della scocca e dell'assetto, per garantire la necessaria resistenza della struttura oltre che la maggiore sensibilità

alle regolazioni e precisione di guida, limitando così anche i deleteri trasferimenti di carico. Gli accoppiamenti tra tutti i lamierati in acciaio sono stati "ripresi" con dei cordoncini di saldatura intervallati, che diventano continui nelle aree più sollecitate (tunnel centrale e punti di attacco delle sospensioni), quindi è stata applicata la gabbia di sicurezza, saldata in sei punti al pianale e con doppia traversa posteriore obliqua, che lega il pianale con i passaruota posteriori fungendo da vero e proprio telaio aggiuntivo. Quindi, per compensare il peso aggiunto per questi lavori di rinforzo sono state ulteriormente alleggerite alcune parti, come cofani e portiere ma anche l'impianto elettrico realizzato ex novo con cavetti più leggeri e solo per quelle funzioni necessarie in gara, e

asportate staffe e paratie non necessarie all'utilizzo racing. Le sospensioni mantengono gli elementi originali, già abbondantemente alleggeriti tramite fori, ma sia all'anteriore che al posteriore è stato guadagnato ulteriore peso montando molle di diametro più piccolo (60 mm.) della Eibach. Inoltre sono stati montati un triangolo superiore di fissaggio del ponte posteriore più leggero, in alluminio, e una scatola guida ZF dell'epoca più leggera. Per una maggiore precisione di guida, l'ancoraggio dei bracci è assicurato da boccole semirigide, in teflon all'anteriore e metalliche al posteriore, la barra antirollio anteriore è maggiorata a 26 mm per garantire maggiore rigidità, così come gli ammortizzatori realizzati dalla OKP in collaborazione con Bilstein a taratura fissa più rigida. L'impianto frenante è stato radicalmente modificato: la pompa singola con servofreno è stata sostituita da un castelletto con doppie pompe dotate di bilanciere per la regolazione (a macchina ferma) della ri-

partizione della frenata sui due assi. Le pinze anteriori sono state realizzate esattamente come le originali Dunlop a due pompanti ma in materiale più leggero, accoppiate a dischi pieni di 278 mm, mentre al posteriore sono rimaste le pinze originali Girling così come i dischi. Per tutte, collegate da tubetti ad alta resistenza, sono utilizzate pastiglie Pagid racing. Per la 6 Ore di Spa Francorchamps il team Alfa Delta ha calzato i classici cerchi in magnesio Alfa da 7Jx14" con pneumatici Avon CR7 omologati per uso stradale, sia perché la miscela garantisce la durata per l'intero arco di gara sia perché, date le mutevoli condizioni che spesso condizionano le gare sul tracciato belga, sono utilizzabili sia con asfalto asciutto che bagnato garantendo una buona tenuta e sicurezza.

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 mo-

9. La plancia in vetroresina, con la strumentazione completa. In primo piano il volante racing a tre razze a calice.

10. 11. Due dotazioni specifiche per la 6 Ore di Spa, che si corre per una parte al buio: anteriormente la batteria di fanali di profondità supplementari, al posteriore il lunotto oscurato con una apposita pellicola per limitare il fastidioso fascio di luce "sparato" di chi segue la vettura.

12. Il serbatoio della capacità di 100 lt. utilizzato per le gare endurance, alloggiato nel vano della ruota di scorta per tenere il più possibile in basso il peso.

13. 14. Il motore GTA 1600 preparato da Roberto Restelli sul cavalletto, dove in primo piano spicca lo spinterogeno con la doppia accensione, e montato in vettura.

15. La batteria dei due carburatori doppio corpo Weber DCOE45.

tore, per spremere dal bialbero milanese di 1.570 cc il massimo possibile. Mantenendo inalterati i valori di alesaggio e corsa (78x82 mm) i tecnici modificarono le camere di scoppio applicando la doppia accensione: in luogo della candela singola al centro ne sono state messe due laterali, mantenendo così la capacità di combustione

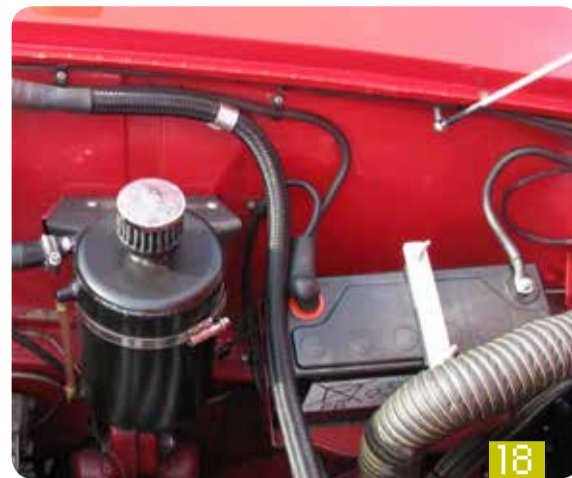




16



17



18



19



20

ma potendo 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, perciò Roberto Restelli ha

potuto intervenire su diverse aree. L'albero motore originale è stato sostituito da uno più leggero in acciaio forgiato, così come le bielle (Arrow) alleggerite in acciaio forgiato con disegno uguale all'originale, mentre i pistoni sono stampati. Anche il volante è in acciaio alleggerito, bilanciato insieme all'albero motore con montato il pacco frizione monodisco sinterizzato. La testata, nuova, a doppia accensione è stata realizzata da OKP, con valvole in Mnemonic sempre da 41 e 45 mm, così come gli alberi a camme speciali in acciaio. I collettori singoli in acciaio inox sono ricoperti da un bendaggio in materiale ignifugo sia per sicurezza all'interno del vano motore, evitando che il contatto con liquidi infiammabili possa scatenare un incendio, sia perché mantenendo il calore migliora il flusso dei gas di scarico. Il motore preparato da Alfa Delta in versione Gr. 2 eroga 170 CV a 7.800 giri/min. Infine, per supportare i fanali di profondità supplementari all'anteriore e l'impianto di sbrinatorio, è stato montato un alternatore maggiorato, mentre il motorino di avviamento

16. I collettori singoli in acciaio inox sono coperti da un bendaggio di materiale ignifugo, sia per motivi di sicurezza sia per ottimizzare il flusso dei gas di scarico.

17. L'alternatore maggiorato è raffreddato con un convogliatore dato lo sforzo che deve sostenere.

18. Il contenitore del recupero olio, con sfiatatoio superiore, e la batteria leggera a gel, a destra. Nella parte superiore dell'immagine, nel gocciolatoio del cofano, si possono notare i rivetti che fissano la pelle della carrozzeria in "Peralluman 25" al telaio in acciaio.

19. Il radiatore acqua che replica quello originale, mentre in posizione nascosta anteriore c'è il radiatore olio motore in alluminio.

20. La scatola differenziale originale, da cui partono i "cannocchiali" che alloggiavano i semiassi. In primo piano il giunto dell'albero di trasmissione.

è alleggerito così come la batteria, del tipo a gel.

Cambio "Nanni"

Il cambio oltre alla scatola mantiene anche la meccanica interna originale, a cinque marce con sincronizzatori, però con rapportatura ravvicinata omologata come "Nanni" perché suggerita a suo tempo da Nanni Galli. L'albero di trasmissione ha un paragiunto, omologato all'epoca, che evita la centrifugazione del giunto. Il differenziale ZF è dotato di autobloccante meccanico a lamelle, con taratura fissa al 50%, e per la gara sul veloce tracciato belga monta un rapporto 8/43 per una velocità massima di poco superiore ai 200 km/h. La trasmissione è completata dagli speciali semiassi GTA con cassetta differente.

Eugenio Mosca

DALLA PASSIONE ALLA PROFESSIONE

Roberto Restelli ha avuto la fortuna, e la capacità ovviamente, di realizzare il sogno della maggior parte degli appassionati di auto, trasformando quella che era una grande passione in una gratificante professione. Roberto eredita la passione dei motori da papà Rinaldo, ma la svolta arriva negli anni Novanta quando conosce Renato Chiapparini, uno dei più quotati preparatori nonché pilota di Alfa Romeo GTA, e nonostante lavorasse in un'altra azienda comincia a frequentare assiduamente la sua officina apprendendo i segreti del mestiere. Nel 2012 apre la sua struttura, Alfa Delta (www.alfa-delta.it) a Marnate (VA), che in pochi anni diventa un sicuro punto di riferimento per gli appassionati e piloti di Alfa Romeo storiche. Negli anni Restelli ha stretto il rapporto di collaborazione con OKP, che realizza ricambi per Alfa Romeo d'epoca stradali e da corsa, sia per lo sviluppo di particolari speciali (sulle stesse auto dei titolari OKP e altre anche dello stesso Restelli che si cimenta con ottimi risultati anche come pilota) sia come rivenditore per il territorio nazionale dei prodotti dell'azienda tedesca. Proprio a seguito del grande successo, dal 2019 Alfa Delta si è trasferita in una sede più ampia che raggruppa tutti i servizi necessari, dall'officina al reparto carrozzeria fino alla sala prova motori, al restauro e preparazione completa di vetture storiche Alfa Romeo, oltre a garantire l'assistenza in pista per le competizioni nazionali e internazionali.



Uno scorcio dell'officina della nuova struttura Alfa Delta a Marnate.