



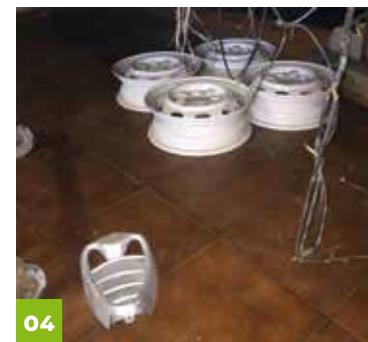
Alfa Romeo Giulietta "Sprint Speciale" in tutto il suo splendore a restauro concluso.

Fascino... speciale

Ripercorriamo il restauro completo eseguito da Alfa Delta su una Giulietta "SS" prima serie, limitata a 101 esemplari e denominata "Muso basso", che perciò ha richiesto una cura particolare per essere riportata nella versione originale. Un lavoro impegnativo ma ampiamente ripagato dalla vista finale mozzafiato.

DI EUGENIO MOSCA





01, 02, 03, 04, 05: Le condizioni nelle quali la scocca della vettura è giunta in Alfa Delta si commentano da sole. Fortunatamente c'erano particolari importanti tra i quali il classico scudetto Alfa Romeo, diverso da quello della serie successiva e in alluminio, ed i cerchi ruote.

06, 07, 08: I fondi sono stati sostituiti con porzioni di lamiera modellata a mano, perché di forma particolare, e saldata a filo.

Una celebre frase attribuita a Enzo Ferrari diceva che un'automobile da corsa poteva essere considerata bella solo se vincente. Naturalmente non ce la sentiamo di mettere in dubbio cotanta affermazione, però, con una vena forse più romantica crediamo di poter fare uno strappo alla regola giudicando comunque bellissima l'Alfa Romeo Giulietta SS nonostante un palmarès piuttosto avaro di risultati nelle competizioni. E questo nonostante l'affascinante vettura del biscione fosse nata proprio per le corse e con tutte le carte in regola per ben figurare. Ma, probabilmente, fu sfortunata a trovare un'acerrima concorrente proprio in... Casa.

Autostrada del vento

Sulla scia dei successi conquistati nelle competizioni dalla Giulietta 1.3 Sprint Veloce e visto l'interesse suscitato nei

gentleman driver da alcune interpretazioni più aerodinamiche della suddetta vettura realizzate da Zagato, nel 1957 l'Alfa Romeo pensò ad una versione della Giulietta Sprint Veloce appositamente allestita per i piloti, più leggera e aerodinamica. Che infatti fu denominata ufficialmente Sprint Speciale, nell'ambiente comunemente definita "SS". Lo studio della nuova vettura fu affidato a Bertone, che si avalse dell'estro e dell'esperienza maturata da Franco Scaglione sulle automobili "Bat", vetture sperimentali dalle spiccate caratteristiche aerodinamiche. Il tecnico realizzò infatti un'aerodinamica molto evoluta ed esasperata per l'epoca, poi un po' "addomesticata" nella versione definitiva. Lo studio avvenne anche tramite l'osservazione diretta, sia visiva sia con l'ausilio di fotografie e filmati realizzati a bordo di un'altra vettura che seguiva, dei flussi d'aria

tramite fili di lana applicati sulla carrozzeria di una vettura lanciata in velocità sull'autostrada Milano-Torino. Il risultato fu davvero sorprendente per l'epoca, con un coefficiente di penetrazione di 0.28.

"Sorelle diverse"

Ma le novità tecniche che poteva vantare la Giulietta SS erano molte anche sotto la pelle. A partire dal telaio a passo corto (2.250 mm), lo stesso utilizzato per la Spider. Inoltre, le prime 100 vetture necessarie per l'omologazione, oltre al muso dall'andamento più basso, tanto da essere definite "muso basso" dagli addetti, avevano anche parafranghi anteriori leggermente differenti, alcune differenze nel vano motore, scudetto centrale diverso in alluminio, l'apertura del vano bagagli ritagliata nella parte superiore della carrozzeria invece che prolungata fino al bordo della coda, cofani in allumi-



09



10



11



12



13



14



15



16



17

09, 10, 11, 12, 13: La parte frontale è stata completamente ricostruita, modellando le forme in base ad un'altra "SS" prima serie precedentemente restaurata, mentre al posteriore sono state sostituite porzioni di lamiera dove necessario in modo tale da mantenere al massimo l'originalità della vettura.

14, 15, 16, 17: Dopo la sigillatura dei lamierati, si è partiti con la verniciatura delle parti interne e inferiori, passando poi alla carrozzeria esterna.

nio e portiere rivestite con pelle in alluminio, contribuendo a limitare il peso a 875 kg. Il bialbero 1.3 fu potenziato fino a raggiungere i 98 cv (76 cv/litro contro i 41 della Giulietta "normale"), grazie a un differente disegno emisferico delle camere di scoppio, valvole maggiorate e carburatori Weber 40 DCO3 fusi in terra, rarissimi da trovare, per una velocità massima che superava i 190 km/h. Velocità favorita anche dal cambio a cinque marce e rapporto finale, al ponte, di 9/41. Le sospensioni sono uguali come schema alla Giulietta Sprint: a ruote indi-

pendenti all'avantreno, trapezi trasversali oscillanti, e ponte rigido al posteriore, con puntoni longitudinali e triangolo di ancoraggio trasversale, così come i freni a due ceppi, mentre sulle serie successive diventeranno a tre, con alettatura trasversale di raffreddamento sul tamburo.

Rivale in famiglia

Utilizzando lo stesso telaio e parte meccanica, Zagato allestì una vettura, la Sprint Zagato meglio conosciuta come "SZ", meno profilata ma più leggera della "sorella" di 100 kg, che nelle corse

fanno la differenza, tanto che la quasi totalità dei piloti si orientò su questa vettura tagliando fuori la SS. A lei non restò che interpretare il ruolo di una tra le più belle gran turismo dell'epoca. Ma ancora oggi le sue linee lasciano senza fiato.

Salvataggio in extremis

La vettura del nostro servizio è stata ritrovata in pessime condizioni, tali che se non si fosse trattato di una vettura di questa serie "limitata" ci sarebbe stato da valutare se imbarcarsi o meno in un restauro così impegnativo e completo.



18



19



20



21

18, 19, 20, 21: Dopo il trattamento specifico dei vari particolari, la ricostruzione dei profili e sostituzioni dei gruppi ottici, è iniziato l'assemblaggio esterno e successivamente quello della meccanica.

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 '90 quando conosce Renato Chiapparini, uno dei più quotati preparatori nonché pilota di Alfa Romeo GTA. Oltre al lavoro "normale" in un'azienda, peraltro molto rinomata, 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 lattoneria-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.

Per una precedente riparazione, evidentemente non ortodossa, era stata sostituita la parte frontale completa con una della seconda serie, perciò di conseguenza erano state apportate alcune modifiche anche all'interno del vano motore per accoppiare i lamierati. La parte posteriore era praticamente mancante, mentre c'erano sia le portiere che i cofani in alluminio. Tutta la struttura era comunque pesantemente intaccata dalla corrosione, con i lamierati inferiori irrimediabilmente compromessi, così come gli interni erano inutilizzabili. Fortunatamente c'era l'intelaiatura dei sedili, così come era stato conservato il monoblocco originale, mentre l'ultimo motore utilizzato, smontato, era di altro tipo. Ulteriore valore aggiunto, le targhe dell'epoca (1965), anche se non quelle originali perché la vettura aveva effettuato un cambio di provincia.

Ritorno alle origini

Quello che restava della scocca è stato termosverniciato e ripulito manualmente dai residui di corrosione, in modo tale da valutare l'effettivo stato dei lamierati e definire le parti da asportare e sostituire. Tutta la parte di carrozzeria anteriore è stata asportata, ricostruendo manualmente i lamierati, sia il frontale sia i parafanghi, utilizzando come campione una Giulietta SS precedentemente restaurata, in modo tale da riprodurre fedelmente dimensioni e le sinuose curvature della carrozzeria. Conseguentemente anche il vano motore è stato riportato alle forme originali. Sostituiti anche i fascioni sottoporta, le piantane delle portiere ed i fondi, ricostruiti manualmente perché introvabili e particolari, così come sono state sostituite porzioni di lamiera, anch'esse realizzate e modellate a mano,

dei parafanghi posteriori, della cornice del cofano e della coda, mentre il fondo del vano portabagagli è stato sostituito completamente con un lamierato di ricambio. Naturalmente, durante le varie fasi di ripristino, man mano che un'area veniva completata sono state eseguite prove di accoppiamento delle parti smontabili.

Rosso Alfa

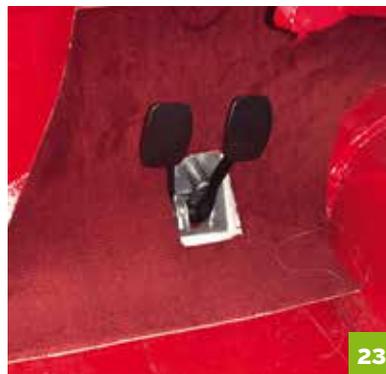
Terminato il lavoro di lattoneria, sulla scocca è stato steso un primo strato di fondo epossidico protettivo, per evitare che la "pelle" potesse ossidarsi. Quindi sulle aree dove si è intervenuti con saldature, dopo una prima lisciatura con smerigliatrice e carta abrasiva a grana grossa è stato steso un leggero strato di stucco, successivamente liscio con vari passaggi di carta abrasiva a grana



21



22



23



24



27



25



26

21: Il vano motore ripristinato ha potuto accogliere il nuovo “cuore” in versione originale.

22: I cerchi ruota originali riverniciati, mentre le calotte sono nuove.

23: L'inizio del lavoro di rivestimento del pavimento con la moquette.

24, 25, 26: L'abitacolo con gli elegantissimi rivestimenti bicolore, realizzati con materiale simile all'originale, e la plancia rivestita nella parte superiore in similpelle.

27: La Giulietta Sprint Speciale, ad assemblaggio terminato, pronta per fare di nuovo passerella sulle strade.

a scalare, dalla 300 alla 500. Poi sono stati stesi due strati di fondo acrilico, lisciati con vari passaggi di carta abrasiva fino ad arrivare alla grana fine di 1000. Quindi sono stati sigillati, con apposito mastice poi lisciato per non lasciare depositi evidenti, gli accoppiamenti tra i lamierati per evitare successive infiltrazioni di acqua, mentre sulle parti interne abitacolo, sottoscocca e passaruota è stato steso un leggero strato di materiale protettivo con componente silconico. La verniciatura è stata eseguita in tre fasi: prima la parte inferiore del pianale ed i passaruota, poi le parti interne dei vani motore, portabagagli e abitacolo, infine la carrozzeria, sulla quale è stato steso un primo strato leggero, del classico colore “Rosso Alfa”, seguito in rapida successione, con intervalli di circa 30 minuti di appassimento, da due strati

abbondanti in modo tale da avere materiale necessario al successivo lavoro di lisciatura. Prima di questa fase finale e molto delicata, però, la scocca appena verniciata è stata portata nel forno per circa 45 minuti a 65° per un processo di “cottura” e quindi lasciata cristallizzare per circa 15 giorni. Dopo questo periodo si procede alla carteggiatura con carta finissima (3000), quindi la fase finale con una prima lucidatura a mano, seguita dalla lucidatura finale ad assemblaggio della vettura concluso.

Ricostruiti come in origine

Nel frattempo i cerchi ruota sono stati sabbati e riverniciati, mentre le coppe sono nuove. Lo scudetto originale Alfa Romeo, in alluminio, è stato lucidato. La maggior parte dei profili sono stati ricostruiti e sagomati con profilati in

alluminio come in origine, mentre tutte le guarnizioni, porte e cofani e vetri, originali, sono state sostituite. Gli strumenti, originali, sono stati ricondizionati, mentre l'impianto elettrico è stato rifatto ex novo, così come il rivestimento del pavimento in moquette, utilizzando un prodotto che oltre all'inconfondibile colore rosso riprende anche la trama di quella originale, così come sono stati ricostruiti, in masonite come gli originali, i pannelli portiere. Anche la copertura superiore della plancia, in similpelle, è stata rifatta ex novo. I sedili originali sono stati smontati, ripristinati a livello di intelaiatura e rifatta ex novo l'imbottitura e il rivestimento, con colori e tipologia di tessuto simili all'originale: bicolore con abbinamento simil pelle-tessuto. Per un risultato finale di un'eleganza senza pari. ●