



Grinta ed eleganza. Il colpo d'occhio esterno indubbiamente mostra una certa grinta, che tuttavia cela l'autentico potenziale disponibile sotto l'abito elegante. Eleganza che, invece, colpisce immediatamente appena si aprono le portiere.



Salotto viaggiante



Oltre al lavoro di restauro completo, ripercorriamo lo sviluppo del mix di idee e fantasie, del tecnico Roberto Restelli e del cliente commerciante in arredi di interni, che ha portato alla realizzazione, da parte di Alfa Delta, di questa affascinante “special”.

DI EUGENIO MOSCA





01, 02, 03: Dopo la sverniciatura la scocca è stata fissata su un piano dima per verificare l'entità dei danni e poter iniziare i lavori di lattroneria con la certezza di mantenere l'allineamento.

04, 05: La prima fase riguarda l'asportazione delle parti di lamiera irrimediabilmente intaccate dalla corrosione.

Quante volte ci è capitato di sentir dire, “è un salotto viaggiante”, a proposito di un'auto particolarmente confortevole nella marcia ma anche dotata di un interno molto elegante. Mai come nel caso della vettura che trattiamo in questo servizio la definizione calza a pennello, anche se si tratta di un'auto d'epoca. Perciò, innanzitutto, è il caso di fare chiarezza sull'argomento di cui tratteremo in questo articolo, onde evitare che qualcuno possa storcere il naso. Quindi non solo sulla vettura ma anche, se non soprattutto, sulla filosofia con la quale è stata realizzata. Perché quando si parla di restauri, come abbiamo già avuto modo di dire in passato, ci può stare qualche piccola libertà rispetto alla linea intransigente dei puristi, magari in nome di

miglioramenti funzionali legati alla sicurezza o affidabilità del veicolo, ma ci può stare anche una certa personalizzazione, come del resto avveniva all'epoca in cui queste vetture erano attuali. A patto che non venga stravolta la personalità, oseremmo dire “l'anima”, di un'auto classica, magari in nome del comfort o delle performance, oppure si costruisce ex novo una vettura con le sembianze di un modello classico con l'aspirazione di farlo rivivere in chiave moderna. Magari, ereticamente, con un motore elettrico.

Le “Special”

Prendiamo ad esempio il “restomod”, definizione che deriva dalla crasi tra due parole anglosassoni, restore e modern, un fenomeno decisamente in crescita negli ultimi anni ma che proprio per que-

sto pare avere smarrito la corretta “traiettorie”. Partita con l'idea di conservare l'aspetto generale di un modello migliorandolo, o aggiornandolo, dal punto di vista tecnologico e del comfort di viaggio, a nostro avviso con applicazioni che già andavano oltre lo spirito di mantenimento del veicolo classico, la voglia di stupire a tutti i costi pur di realizzare auto sempre più esclusive, magari da vendere a cifre folli sfruttando il fascino di alcuni modelli del passato, ha fatto via via perdere, a nostro avviso, il senso della misura. Fino alla vera e propria eresia, sempre a nostro avviso ovviamente, dell'elettrificazione, con la scusa di poter circolare liberamente. Quelle che noi definiamo “Special”, invece, sono tutt'altra cosa. Innanzitutto, il modello di base rimane del tutto invariato, quindi niente telai o


06

07

08

09

10

11

06, 07, 08, 09, 10, 11: Quindi sono state saldate le porzioni di lamiera nuova nelle aree in cui i danni erano di minore entità, mentre le aree ampiamente danneggiate hanno richiesto la sostituzioni di parti di carrozzeria, tra cui parafango posteriore, fascioni sottoporta, piano superiore scalino e fascia inferiore anteriore, cofano posteriore.

carrozzerie in carbonio, così come non vi sono diavolerie elettroniche all'interno e le personalizzazioni, perché di questo si tratta come del resto poteva essere fatto all'epoca, sono totalmente, o quasi, eseguite utilizzando particolari che provengono dallo stesso marchio, oppure particolari speciali ma sempre con una certa attinenza al modello in questione.

Che idea!

Prendiamo, ad esempio, la vettura del nostro servizio: una Alfa Romeo GT Veloce 1600, sulla quale è stato montato il gruppo motore trasmissione di una GT 2000, con preparazione vicina a quella di una Gruppo 2 da corsa, così come è stata ottimizzata la ciclistica, in modo tale da garantire prestazioni decisamente brillanti ma fruibili per un utilizzo stra-

dale, mentre l'interno è stato personalizzato su richiesta, e progetto, del cliente. Per un risultato finale che potremmo definire il perfetto mix tra un fedele restauro ed una elaborazione eseguita con cognizioni tecniche corrette ed in linea con la vettura e quel po' di fantasia in grado di dare quel qualcosa in più tale da meritare l'appellativo di "Special". Peraltro la storia parte con una vena romantica, perché la "nostra" GT Veloce è stata "recuperata" in un capanno tutto di legno, degno del classico fienile, insieme ad alcune altre vetture. La protezione tutt'altro che ottimale garantita da quel "ricovero" aveva indubbiamente inciso sulle condizioni di "salute" della scocca della vettura, che inoltre era priva del motore, difficile da recuperare data la particolarità, e del parabrezza.

Insomma, una situazione che avrebbe quasi consigliato di lasciar perdere, ma dato che si trattava di una GT Veloce del 1966, quindi una prima serie delle GT, con pedali e parafanghi bassi, peraltro in versione "Veloce" quindi piuttosto rara, ha contribuito a riconsiderare la possibilità di un recupero. Peraltro, date le condizioni della scocca, tali da richiedere certamente un intervento profondo, e la mancanza di buona parte della meccanica, Roberto Restelli aveva già pensato ad una trasformazione della vettura in "Special" utilizzando molte delle parti meccaniche comunemente utilizzate da Alfa Delta per la preparazione di auto da competizione. Il tocco finale è poi arrivato quando un cliente chiacchierando con il titolare di Alfa Delta è rimasto colpito dal progetto, essendo un appassionato



12



13



14



15



16



17

12: La scocca preparata per la verniciatura.

13, 14, 15: Scocca e parti interne verniciate con lo stesso colore "Antracite".

16, 17: La parte inferiore della scocca è stata coperta con un prodotto prodotto protettivo silconico, mentre sul pavimento all'interno dell'abitacolo sono stati incollati i pannelli protettivi e fonoassorbenti.

della guida sportiva che spesso frequenta la pista per dei track day, tanto da concludere al volo l'acquisto della vettura, che ha però voluto completare con suo tocco personale per la colorazione e soprattutto per gli interni, data la sua attività di commerciante in arredi per interni di abitazioni.

Scocca sanificata

Dopo lo smontaggio completo della vettura, sono stati asportati i fascioni sottoporta per verificare lo stato di corrosione della parte interna dei longheroni, area notoriamente critica su vetture d'epoca esposte agli agenti atmosferici. Quindi la scocca nuda è stata sottoposta a termosverniciatura, trattamento termico atto a rimuovere tutti i materiali dai lamierati, strati di vernice e protettivi vari,

che termina con una sabbatura leggera per rimuovere i residui senza compromettere le forme e la consistenza degli stessi, soprattutto nelle aree intaccate dalla corrosione. La scocca è stata poi posizionata sul banco dima, presso la Carrozzeria 2000 di Cerro Maggiore, in modo tale da poter eseguire la verifica approfondita dello stato dei lamierati e le successive lavorazioni necessarie con la garanzia del mantenimento del corretto allineamento. La verifica ha confermato che la corrosione aveva intaccato la parte inferiore della scocca, anche se fortunatamente in misura inferiore ai timori, e superficialmente in alcuni dei punti tradizionalmente più a rischio, come la parte superiore della curvatura dei parafanghi e la cornice dei vetri posteriori. I fondi anteriori sono stati sostituiti mentre

quelli posteriori, sani tranne per qualche piccolo accenno di corrosione sanificato con riporto di materiale, sono stati ripristinati e mantenuti. I fascioni sottoporta sono stati sostituiti, dopo aver risanato la parte interna dei longheroni, così come il fondo del baule posteriore e il cofano posteriore, mentre nell'ottica di conservare il più possibile l'originalità della vettura, le altre parti che presentavano accenni di corrosione sono state ripristinate tramite la sostituzione di porzioni di lamiera, tranne la sostituzione dell'intero parafango posteriore sinistro. Terminato il lavoro di latorneria si è proceduto alla prova di montaggio delle parti mobili, portiere e cofani, e smontabili, come gruppi ottici, mascherina e fregi vari, per verificare accoppiamenti e arie necessarie al movimento.

18, 19: Inizia la fase di assemblaggio, con il montaggio dei vari particolari e l'applicazione degli impianti.

20, 21: Prima e dopo la cura: gli interni originali e quelli personalizzati, rivestendo i sedili originali, con l'intelaiatura ripristinata, pannelli e plancia con pelle Frau, tessuto con disegno "Principe di Galles" e Alcantara.

21B: Uno dei sedili originali, con il nuovo rivestimento, pronto per essere montato in macchina. In primo piano spicca la bella mascherina originale con i tre baffi orizzontali.



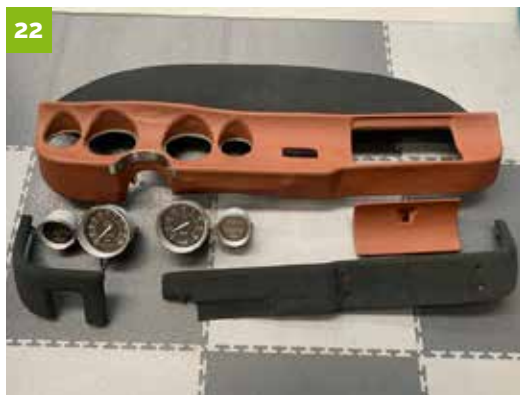
"Antracite" Alfa

Terminata la verifica i particolari sono stati smontati e si è proceduto alla preparazione della scocca, e delle parti mobili separatamente, per la verniciatura. Tutte le superfici sono state accuratamente pulite con un prodotto sgrassante per eliminare i residui delle lavorazioni precedenti, quindi dopo un leggero strato di fondo epossidico protettivo è stato steso, sulle parti interessanti dai lavori di lattoneria, un leggero velo di stucco poi lisciato con carta abrasiva a grana 400 e 500. A questo hanno fatto seguito due strati di fondo, epossidico e catalizzato, lisciati con vari passaggi con carta abrasiva fino alla grana 800, 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, del fondo con tunnel centrale e le parti scatolate laterali, sulla parte inferiore della scocca e dei passaruota è stato steso un leggero strato di materiale protettivo siliconico, mentre sul pavimento all'interno dell'abitacolo sono stati nuovamente applicati i pannelli catramati che assolvono al compito di isolanti acustici. Per il colore la scelta del cliente si è orientato su un particolare "Antracite" riportato nel catalogo Alfa GT in un periodo successivo a quello della Veloce, del quale sono stati dipinti pochi esemplari di vetture. Quindi 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.

Double face

La scocca è quindi tornata presso l'officina Alfa Delta, dove nel frattempo era stata preparata la parte meccanica, per l'assemblaggio. Oltre al motore 2.0 litri, preparato in versione Gruppo 2 ma con alberi a camme e fasatura adeguate ad un utilizzo stradale e una potenza da 175 CV, e la trasmissione con differenziale autobloccante, è stato montato un assetto sportivo, utilizzando i bracci originali rigenerati ma ammortizzatori Bilstein, e un kit OKP per l'impianto frenante con dischi freno autoventilati da 272 mm accoppiati a pinze tipo Montreal. Infine, per soddisfare la volontà del cliente che oltre ad una vettura anche adeguata ad affrontare la pista per dei track day, sono stati approntati due set di cerchi in lega tipo GTA replica da 7Jx15", calzati rispettivamente



22, 22B, 23: La plancia, con la strumentazione rigenerata, pronta per il montaggio.

24, 25, 26: Il salotto completo in tutta la sua eleganza e cura nei particolari.

con pneumatici stradali maggiorati da 205/50 15 e semislick Yokohama da 190/50 15. La carrozzeria, priva di paraurti per dare un'immagine racing, è stata completata con il montaggio di gruppi ottici nuovi, sia anteriori che posteriori, mentre è stata mantenuta la griglia originale, rigenerata, con i caratteristici tre baffi. Lo stesso è stato fatto per le superfici vetrate: in un primo tempo si sarebbe voluto montare i vetri azzurrati tipo GT 2000, ma poi si è optato per mantenere quelli originali, tranne per il parabrezza che mancava, che riportano l'anno di costruzione. Piccoli particolari che fanno la differenza. Anche l'impianto elettrico è stato mantenuto, dopo accurata verifica e sostituzione di cablaggi e accessori, mentre l'impianto di riscaldamento è stato rifatto ex novo, sostituendo radiatore, ventola e rubinetto. Unica concessione alla

modernità, l'applicazione di due prese USB per garantire la connessione e ricarica del cellulare, mentre non è stata montata l'autoradio.

Eleganza e cura nei dettagli

Per gli interni, il cliente oltre a fornire i materiali per i rivestimenti di sedili, pannelli e plancia, ha disegnato anche il progetto, mentre la realizzazione è stata eseguita dal tappezziere di fiducia di Alfa Delta. I tecnici di Marnate hanno prima restaurato l'intelaiatura dei sedili originali, perché di tipo particolare senza poggiatesta ma con contenimento laterale, così come sono stati rigenerati gli strumenti, sia perché in buone condizioni sia perché anche in questo caso il tachimetro del modello Veloce è particolare, con fondo scala a 220 km/h anziché 200. I sedili sono stati rivestiti con pelle Frau color biscotto ai lati e nella

parte posteriore, mentre la fascia centrale è in tessuto con disegno "Principe di Galles", così come i pannelli laterali. La fascia centrale della plancia, a tutta larghezza che ingloba anche il quadro strumenti, è stata rivestita sempre con pelle Frau, mentre la fascia inferiore e la palpebra superiore sono rivestite di tessuto Alcantara nero opaco, così come la cappelliera, mentre il cielo è rivestito con un tessuto a trama moderna incollato al soffitto. Il rivestimento del pavimento e del tunnel è stato realizzato in moquette grigia, realizzata su misura simile all'originale. Per un colpo d'occhio di un'eleganza spettacolare. Non solo: per soddisfare appieno le voglie pistaiole del cliente, sono stati approntati anche due sedili racing, rapidamente intercambiabili con quelli anteriori, abbinati a cinture di sicurezza a quattro punti. D'altronde, al cuore non si comanda! ●