



L'intenso sguardo della Giulia Sprint GTA, avvolta nel suo affascinante abito rosso reso più sportivo dalla mancanza dei paraurti e dalla mascherina stile racing, non lascia dubbi sul suo innato carattere.



Super Special

Ripercorriamo il restauro completo di una Giulia Sprint GTA effettuato dagli specialisti di Alfa Delta. La vettura, all'epoca preparata per le corse, è stata riportata in versione stradale fedele all'originale, con qualche piccola libertà a livello estetico e soprattutto meccanico che la rendono una "special" discreta ed elegante.



DI EUGENIO MOSCA



01



01a



02



03



04



05



06



07



08



08a

01, 01a: Anche ad un primo sguardo superficiale apparivano evidenti i precedenti lavori di riparazione effettuati in modo, a dir poco, grossolano.

02: Fortunatamente la vettura era rimasta parcheggiata per anni in un luogo protetto, salvaguardando l'integrità dell'ossatura e dei lamierati in acciaio.

03, 04, 05, 06, 07, 08: Una volta sverniciata la scocca sono apparsi ancora più evidenti i lavori di riparazione eseguiti non correttamente, oltre alle modifiche, sulla pelle di alluminio applicata tramite rivetti sulla scocca in acciaio.

08a: Tutta la pelle di alluminio malconcia è stata rimossa.

Più volte trattando di restauri abbiamo affrontato il discorso sulle possibili variabili, o interpretazioni, al riguardo. I puristi ammettono solo due possibilità, restando nell'ambito dell'originalità: restauro conservativo oppure, se necessario date le condizioni in cui si trova la vettura, parziale o totale ma nel completo rispetto dell'originalità dei particolari, cercando di salvaguardare il più possibile quelli originali e i trattamenti dei materiali. I meno intransigenti arrivano a concedere qualche piccola libertà in nome dell'affidabilità spingendosi, addirittura, fino alle repliche, più o meno fedeli, magari utilizzate nelle competizioni, per non mettere a rischio esemplari rarissimi, e quindi dal valore inestimabile, oppure per consentire al "normale" appassionato "l'illusione" di possedere la vettura dei sogni.

Le special

Ma nel variegato mondo delle auto d'epoca, e youngtimer sempre più in crescita, c'è un ulteriore segmento, quello delle "special", a sua volta molto ampio: dagli estremi delle hot road alle versioni, molto più vicine all'originalità, che si rifanno alle elaborazioni dell'epoca oppure ad alcune variazioni sul tema, per quanto riguarda meccanica o estetica e interni, pur restando "aderenti" all'originalità di base del modello in questione. Variazioni il più delle volte richieste dal cliente stesso, perciò proprio in questo caso la capacità del professionista è quella di proporre modifiche in linea con lo spirito della vettura. È il caso dell'auto che proponiamo in questo servizio: una Giulia Sprint GTA 1600, che già di base date le caratteristiche particolari, sia a livello di meccanica sia di carroz-

zeria, può essere considerata una vera special, perciò questa personalizzazione eseguita da Alfa Delta in occasione del restauro completo, peraltro richiesta dal cliente, ci ha ispirato l'appellativo "Super Special".

Pochi centimetri, tanta differenza

Ma per capire meglio quanto accennato sulla GTA 1600 partiamo dall'inizio, dal suo concepimento dovuto al classico colpo di genio italico messo in atto dall'ingegnere Carlo Chiti con l'intento di creare la base di partenza ideale per una vettura vincente nelle corse. 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 preparan-



09



10



11



12



13



14



15

09, 10: La pelle di alluminio è stata interamente sostituita e le superfici lisce per la preparazione alla verniciatura.

11: L'accoppiamento dei lamierati interni e scatolati sono stati sigillati con apposito mastice.

12: La scocca dopo la verniciatura nella classica colorazione "Rosso Alfa 501".

13, 14, 15: Inizia l'assemblaggio con le prime parti meccaniche, accessori vari e la realizzazione ex novo dell'impianto elettrico.

do, 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 disponibili 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 fu sostituita 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 pannelli 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 doveva restare in vetro, riducendo al minimo i rivestimenti interni. Inoltre i cerchi ruota (da 7j x 14"), il coperchio punterie, 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 riguardò anche i bracci delle sospensioni, fuselli, 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



16



16B



17



18



19



20



20B

16, 16B, 17, 18, 19, 20, 20B: I rivestimenti interni dell'abitacolo e dei sedili sono stati realizzati ex novo come in origine, mentre il cruscotto è stato ripristinato e verniciato come all'epoca, così come sono stati rigenerati gli strumenti. Quindi sono stati aggiunti i particolari come in origine: il volante Hellebore a tre razze metalliche e corona in legno, fissato con le classiche sette viti, le maniglie ed i battitacco. Sono stati applicati i supporti, saldati alla scocca, delle guide oblique dei sedili anteriori. Ripristinato l'impianto di riscaldamento.

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".

Trapianto di pelle

La GTA del nostro servizio vantava un passato nelle competizioni, che gli aveva riservato alcune botte riparate non a regola d'arte, così come negli anni a seguire era stata piuttosto pasticciata sia a livello di carrozzeria che di meccanica. Poi è rimasta inutilizzata per anni, fortunatamente in un luogo riparato, evitando così guai peggiori. Finché l'attuale proprietario ha voluto premiarla con un restauro completo, riportandola in versione stradale mantenendo però il suo DNA sportivo. Arrivata nell'officina Alfa Delta, la vettura è stata completamente smontata, separando la meccanica,

poi revisionata completamente con la sostituzione di molte parti per tornare alla corretta originalità, 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, e fondi, 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 dalla corrosione, mentre la "pelle" esterna in alluminio oltre alle riparazioni effettuate non a regola d'arte, con allineamento molto approssimativo delle superfici, presentava danneggiamenti nelle aree di connessione tramite rivetti e, dulcis in fundo, alcune modifiche non corrette come l'aggiunta posticcia di codolini sui

passaruota per "compensare" l'allargamento delle carreggiate. Dato il cattivo stato generale della carrozzeria, soprattutto nelle aree di collegamento all'ossatura in acciaio, i tecnici Alfa Delta hanno scelto di staccare in toto la "pelle" esterna in alluminio procedendo alla sostituzione di tutta la parte anteriore, parafanghi, pannelli portiere e cofano motore, modellati a mano per ottenere la necessaria precisione. Durante le varie fasi di modellatura e applicazione sono stati effettuati montaggi di prova dei vari particolari mobili per verificare accoppiamenti e arie.

Rosso Alfa 501

Nel frattempo sono stati applicati i supporti delle guide sedili anteriori, tubolari obliqui saldati al fondo, asportati a suo tempo per l'utilizzo in corsa.



21



22



23



24



25

21, 22, 23: I gruppi ottici anteriori sono stati sostituiti, mentre il classico scudetto Alfa Romeo e la mascherina, in retina di acciaio come sulle vetture da corsa, e altri fregi sono stati rigenerati tramite specifici trattamenti.

24: Il bialbero 1600, con doppia accensione, è preparato con le stesse specifiche dei motori da corsa GTA Alfa Delta.

25: I classici cerchi in lega GTA sono stati rigenerati e calzano pneumatici Dunlop Racing con spalla alta e profilo come all'epoca.

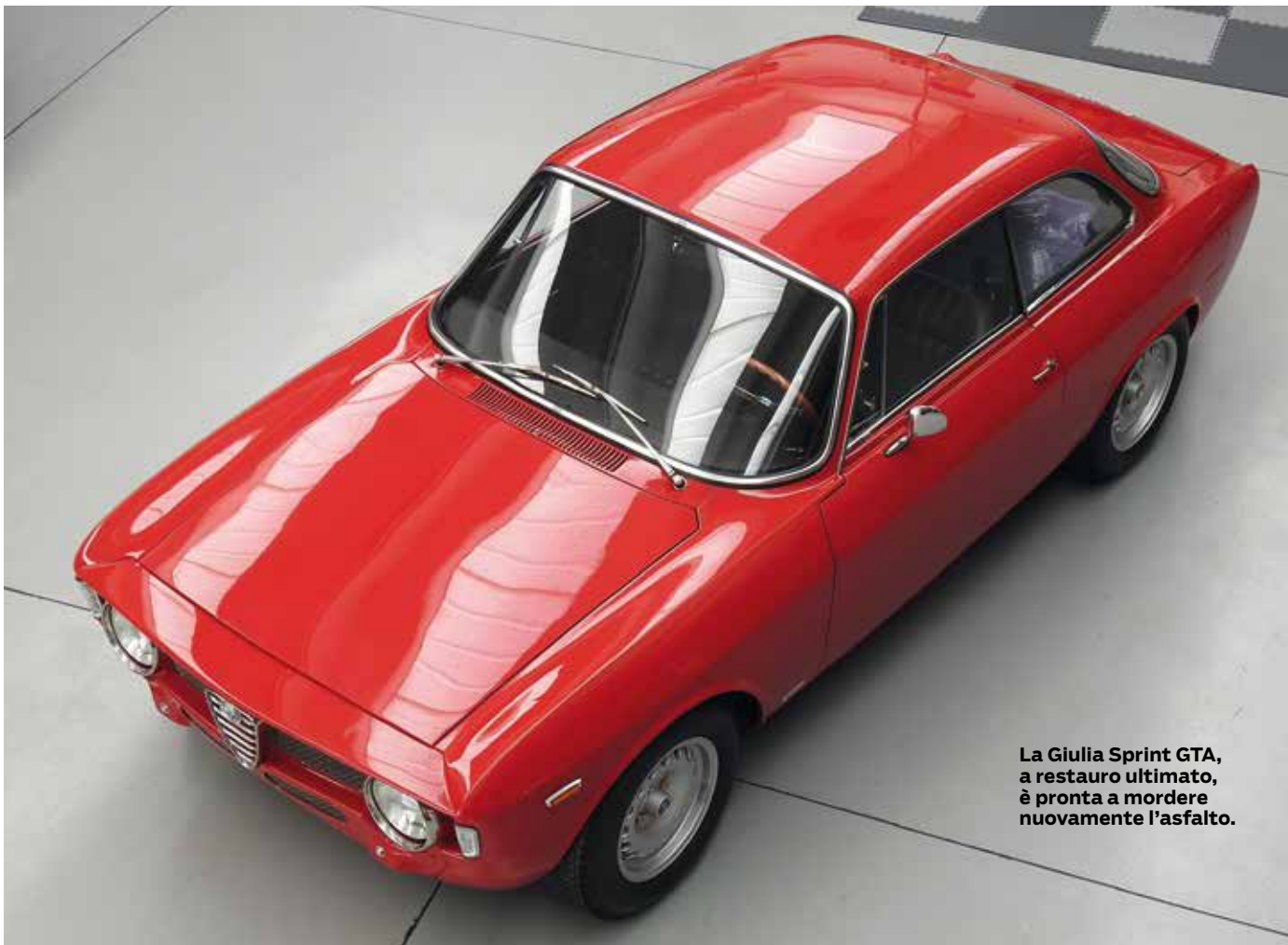
Di questa attività rimangono le piastre di fissaggio, saldate, della gabbia di sicurezza, rimossa invece per questa "nuova vita". Quindi la scocca è stata portata presso la Carrozzeria 2000 di Cerro Maggiore, che si è occupata della preparazione e verniciatura. Per prima cosa tutte le superfici sono state accuratamente pulite con un prodotto sgrassante per eliminare i residui delle lavorazioni precedenti, quindi è stato steso un leggero velo di stucco solo su alcune parti di accoppiamento, poi lisciate con carta abrasiva a grana 400 e 500. A questo hanno fatto seguito due strati di fondo, epossidico e catalizzato, lisciate 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, 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 antirombo catalizzato protettivo. Quindi si è passati alla verniciatura, con due strati di vernice "Rosso Alfa 501" 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 levigatrice e successivamente manuale.

Ritorno alle origini

Tornata in Alfa Delta la GTA è stata presa in "consegna" da un tappezziere di fiducia che ha realizzato ex novo i rivestimenti interni simili agli originali,

sia per quanto riguarda imbottiture e rivestimenti dei sedili, su intelaiatura originale, sia dei particolari pannelli portiere, di colore antracite con profili in alluminio e maniglie interne a cinghietta intrecciata, così com'è particolare la plafoniera, senza maniglie di "ancoraggio" passeggeri. La plancia è stata riparata, dai fori anomali praticati, e riverniciata, replicando colore e tipologia simile alla goffatura come in origine, così come sono stati rigenerati gli strumenti originali Veglia, con fondoscala del tachimetro a 220 km/h e quella del contagiri senza limite del fuorigiri rosso, mentre il volante è stato sostituito con un bellissimo originale Hellebore restaurato, con le classiche tre razze in metallo forato, corona in legno e fissaggio tramite sette bulloncini. È stato ripristinato il



La Giulia Sprint GTA, a restauro ultimato, è pronta a mordere nuovamente l'asfalto.

circuito di riscaldamento, con l'applicazione all'interno del quadro di comando, così com'è stato riposizionato il posacenere sul tunnel centrale e sostituito il blocchetto di accensione alla sinistra del volante. L'allestimento dell'abitacolo è stato completato con la sostituzione delle superfici in vetro, e relative guarnizioni, in luogo di quelle in plexiglass, con finestrini scorrevoli orizzontalmente, montate per l'utilizzo in corsa. Nel frattempo i tecnici di Alfa Delta si sono concentrati sui particolari esterni. Innanzitutto sono stati rigenerati i bellissimi cerchi in lega Campagnolo originali da 7j x 14", peraltro calzati con pneumatici Dunlop Racing con spalla alta come gli originali, così come così come sono state rigenerate la griglia anteriore, composta da una retina in acciaio stile racing con profilo

ai bordi, e le cornici dei fari anteriori, invece sostituiti, mentre i gruppi ottici posteriori stati rigenerati cromando la particolare base in zama e lucidando le plastiche. A completamento, il classico scudetto Alfa Romeo anteriore centrale è stato lucidato, così come i profili e fregi.

Special con eleganza

I tocchi che fanno di questa GTA 1600 una special riguardano l'estetica, con poche differenze che mantengono l'eleganza di base facendo trasparire al contempo la grinta sportiva, e soprattutto la parte meccanica. Alla voce estetica non passa inosservata la mancanza dei paraurti, proprio come avviene sulle vetture da corsa, per la quale nella parte posteriore è stato necessario realizzare un apposito supporto per le luci targa.

Un tocco che può apparire minimo, ma in realtà fa una grande differenza come colpo d'occhio. Decisamente più consistenti le differenze "nascoste", per quanto riguarda la meccanica, in linea con quanto desiderato dal cliente che voleva mantenere, e anzi migliorare, le performance pur adattandole all'utilizzo stradale. A partire dal "cuore", il bialbero 1.600 preparato da Alfa Delta, mantenendo il motore originale, eroga una potenza di 170 CV, a livello delle migliori GTA da corsa, ma ovviamente i tecnici di Marnate sono intervenuti per adeguare anche l'assetto, con appositi ammortizzatori Bilstein e molle Eibach, mantenendo lo "slittone" al posteriore e freni, riportando l'impianto in versione originale con pinze Dunlop. Insomma, quanto basta per potersi divertire al volante. ●