

ALFA ROMEO GTA 1600 GRUPPO 2

Nata per correre

La GTA 1600 Alfa Delta in azione sul Circuito Tazio Nuvolari di Cervinia durante un test di collaudo.

L'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1.6 compie 60 anni ma incanta ancora oggi per tecnologia e genialità delle soluzioni. Ripercorriamo il restauro completo di una GTA, che corse negli anni '60, e la preparazione eseguiti da Alfa Delta per schierare nuovamente la vettura nelle gare internazionali

Di Eugenio Mosca – Foto di Francesco Bruciamonti

La Giulia Sprint GTA, autentica icona di casa Alfa Romeo che quest'anno spegne le 60 candeline, incarna ancora oggi un autentico concentrato di tecnologia, e genialità, italiana che si fatica a credere sia stata concepita nell'ormai lontano 1965. In questo servizio, oltre alla particolare storia del modello, ripercorriamo il restauro completo di una Alfa Romeo GTA 1600 Gruppo 2 che aveva corso a metà anni '60, eseguito da Alfa Delta, che l'ha riportata nelle condizioni e colorazione originali e preparata al top, secondo le specifiche del Regolamento tecnico FIA Gruppo 2 re-

lativo al Periodo F fino al 1965, per essere nuovamente schierata nelle competizioni internazionali di auto storiche.

QUANDO "L'ABITO FA IL MONACO"

Il 18 febbraio 1965, al Salone di Amsterdam, cadono i veli su una nuova sportiva dell'Alfa Romeo: la Giulia Sprint GTA. Al primo colpo d'occhio potrebbe sembrare una vettura di serie già in produzione, la Giulia GT, il celebre modello che grazie alle sue linee, disegnate da Giorgetto Giugiaro per Bertone, ha già fatto breccia nel cuore di tanti appassionati automobilisti. La nuo-

va arrivata, invece, è destinata a fare girare la testa anche ai palati più sofisticati. Già, perché agli occhi più attenti non sfugge che il vestito apparentemente uguale a quello della "sorella" carina è di tutt'altra foggia: oltre ad essere molto più leggero, da qui la famosa "A" nella sigla che sta appunto per "alleggerita", è "cucito" su misura su quel fisico atletico. La carrozzeria applicata alla struttura in acciaio tramite rivetti è infatti realizzata in peralluman 25, una lega speciale composta da alluminio, manganese, rame e zinco, mentre le superfici vetrate, tranne il parabrezza, sono in plexiglass.

Questo, unitamente all'ampio utilizzo di leghe leggere per molte parti meccaniche e l'assenza di tutto il superfluo per una sportiva pensata, innanzitutto, per le corse, ha contribuito a far scendere il peso della GTA di serie fino a 745 kg, contro i 950 della Giulia GT. Che abbinati ai 115 CV del bialbero di 1.570 cc adeguatamente "pompato" ne fanno una sportiva di razza.

GENIALE ED ESCLUSIVA

Ma non solo, perché tutta la GTA può essere considerata un concentrato di tecnologia, così come fu geniale la soluzione ideata dal vul-





1, 2, 3, 4: Le fasi di restauro della parte telaio, in acciaio, e carrozzeria, in Peralluman, poi collegate tramite rivetti ben visibili nelle canaline di scolo del tetto e del cofano motore.

canico ingegnere Carlo Chiti che ne consentì l'omologazione nella categoria Turismo. Tutto ciò, oltre all'esclusività dato che ne furono prodotti solo 500 esemplari necessari per l'omologazione (molti dei quali andati persi perché distrutti in incidenti), e all'eccezionale palmarès sportivo, nel quale spiccano i tre titoli europei Turismo conquistati dal 1966 al 1968. Non a caso, oggi la Giulia Sprint GTA 1600 incarna il sogno di gran parte dei piloti di auto storiche e dei collezionisti, tanto da raggiungere quotazioni molto elevate – ben oltre i 200.mila euro – sia per vetture stradali, soprattutto se conservate o restaurate correttamente, sia per vetture da corsa, in particolare se possono vantare storia e palmarès importanti.

POCHI CENTIMETRI, TANTA DIFFERENZA

Partiamo dalla geniale idea dell'“ingegnerone” toscano. 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 prepararono, interpretando in modo piuttosto “elastico” il regolamento tecnico, vetture che avevano ben poco in comune con le sorelle di serie. Per esempio, la Ford sulla Cortina aveva trapiantato motore e sospensioni realizzate dalla Lotus trasformando quella che era una tranquilla berlina in un'autentica macchina da corsa. In casa Alfa Romeo cercarono di parare il colpo affidando alla neonata Autodelta di 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 indirizzò la sua attenzione alla versione coupé della Giulia, la GT, pensando di realizzare la carrozzeria in Peralluman 25 e molti altri particolari meccanici in lega leggera in modo tale da limitare il peso che rappresentava uno dei talloni d'Achille della berlina. Però c'era un problema: 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, disponibile a listino come optional.

PESO PIUMA

La “cura dimagrante” ha riguardato diverse aree, fino ad arrivare a un peso minimo in fiche di 745 kg invece dei 950 kg della GT “originale”. Innanzitutto, sulla struttura del telaio in acciaio furono applicati, tramite rivetti (visibili esternamente nella canalina di scolo dell'acqua del tetto, dei gocciolatoi dei cofani e nell'area di apertura delle portiere), i pannelli della carrozzeria in “Peralluman 25”, mentre la plancia fu realizzata in vetroresina e le superfici vetrate in plexiglass, tranne il parabrezza che per regolamento deve rimanere originale in vetro, così come fu eliminato ogni tipo di materiale fonoassorbente. Inoltre, i cerchi ruota (da 7Jx14”), il coper-



chio punterie, la coppa dell'olio, la campana e la culatta del cambio, furono realizzati in Elektron, una lega di alluminio con l'82% di magnesio. Infine, il lavoro di alleggerimento ha riguardato anche i bracci delle sospensioni, vari supporti e profili, con un certosino lavoro di foratura degli stessi.

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 motore, 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 modo tale che piazzando due candele laterali in luogo della singola centrale oltre ad ottimizzare la capacità di combustione poterono montare valvole di dimensioni maggiori (40,5 mm aspirazione, 36,5 mm scarico) raffreddate al sodio. Il quattro cilindri del Biscione era alimentato con due

carburatori doppio corpo Weber DCOE45 e aveva collettori di scarico singoli in acciaio, il tutto per una potenza massima di 115 CV a 6.000 giri/min e una coppia di 14,5 kgm a 3.000 giri/min, quanto bastava per spingere la GTA a una velocità massima di 185 km/h.

RITORNO ALLE ORIGINI

La GTA del nostro servizio vanta un passato nelle competizioni: dal 1965, per alcune stagioni, nelle gare in salita. Poi è stata parcheggiata per anni, fortunatamente in un luogo riparato che tuttavia non gli ha risparmiato l'attacco del tempo, finché è stata acquistata da Alfa Delta con l'intento di riportarla attiva nelle competizioni. La vettura è stata completamente smontata, separando la parte meccanica, poi completamente revisionata, 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 in lamiera di acciaio e dei pannelli in alluminio. Come evidenzia-



to nel corso della prima ispezione, l'ossatura ed i pannelli in acciaio non erano stati intaccati in modo eccessivo dalla corrosione, mentre la pelle esterna in alluminio evidenziava una certa corrosione in diverse aree: sulle superfici e in alcuni punti di collegamento con il telaio in acciaio, oltre ad alcuni interventi di riparazione non eseguiti a regola d'arte. I tecnici Alfa Delta hanno quindi scelto di staccare in toto la pelle esterna in alluminio per poi affidare ad esperti lattonieri il ripristino delle superfici, dove possibile come parafanghi, parte inferiore del musetto e della fascia posteriore, montante anteriore e portiere, mentre la pelle dei cofani è stata realizzata a mano e sostituita, così come la fascia superiore del musetto. Dove possibile, si è intervenuti asportando e sostituendo porzioni

di lamiera, poi saldate a cannello. Nel frattempo, sono stati effettuati anche lavori di irrigidimento del telaio in acciaio, risaldando a filo continuo l'accoppiamento dei lamierati e applicando nuovi rinforzi, così come sono state applicate nuove piastre di fissaggio per la nuova gabbia di sicurezza, con omologazione aggiornata, saldata alla struttura. I lattonieri hanno quindi ricollocato i pannelli della carrozzeria in peralluman sul telaio in acciaio, applicando l'apposito mastice sulle superfici di accoppiamento tra le lamiere in acciaio con la pelle in alluminio così da eliminare il cosiddetto "effetto pila". Dopo la prova di montaggio delle parti mobili, portiere e cofani oltre alle mascherine e gruppi ottici, per verificare accoppiamento e arie si è passati alla verniciatura di colore bianco come in origine.



5



7



6

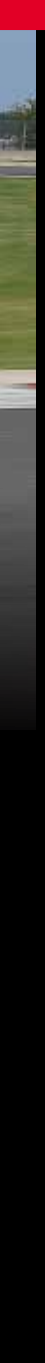
5, 6: La nuova gabbia di sicurezza omologata, saldata alla scocca.

7: La plancia in vetroresina con la strumentazione analogica aggiornata per maggiore precisione.

8: Lo speciale fusello alleggerito della GTA.



8





9



10



11



12



13



14



15

DIFFERENZE DI REGOLAMENTO

Quindi si è partiti con l'assemblaggio della scocca, a cominciare dai circuiti idraulici ed elettrico, di tipo aeronautico realizzato con cavetti in argento a sezione ridotta che a parità di portata garantiscono un peso inferiore. Poi si è passati al montaggio della parte meccanica, interamente revisionata e ottimizzata, tenendo presenti le limitazioni del Periodo F (fino al 1965) e del regolamento tecnico internazionale in materia di pneumatici e freni, oltre a non consentire l'utilizzo del noto "slittone", il dispositivo introdotto successivamente (1967) per limitare lo scuotimento laterale del ponte posteriore migliorando trazione e tenuta. Le sospensioni mantengono lo schema della vettura di serie: ruote indipendenti all'anteriore con doppi triangoli e fusello leggero appositamente realizzato per la GTA, ammortizzatori telescopici idraulici, con taratura specifica dato il peso leggero della vettura e l'utilizzo ob-

bligatorio di pneumatici Dunlop Racing a tele incrociate, con molle separate, adottando quelle più leggere di diametro piccolo tipo formula per le quali sono stati realizzati appositi adattatori in Ergal, e barra antirollio maggiorata. Al posteriore rimane il classico ponte rigido con scatola differenziale centrale, fissata tramite un apposito supporto superiore triangolare in alluminio, dalla quale partono i due canocchiali che contengono i semiassi, più leggeri degli originali così come sono alleggeriti l'albero di trasmissione ed i puntoni longitudinali. Tutti i bracci delle sospensioni sono stati oggetto di un ulteriore lavoro di alleggerimento effettuato da Alfa Delta. Altre limitazioni regolamentari riguardano l'impianto frenante: l'unica modifica concessa ha riguardato la costruzione di un castelletto per il montaggio delle doppie pompe freno, differenziate e con bilanciamento per la ripartizione della frenata sui due assi, la sostituzione dei tubi con altri

ad alta tenuta con treccia metallica, oltre all'olio resistente alle alte temperature e pastiglie racing, mentre i dischi freno sono simili agli originali, non ventilati da 272 mm all'anteriore e 267 mm al posteriore, abbinati a pinze Dunlop, con quelle posteriori ad azionamento meccanico, tramite un pistoncino esterno alla pinza, azionato idraulicamente, che spinge un tirante a cui spetta il compito di attivare il meccanismo che va a pinzare. L'assetto è completato dai bellissimi cerchi in magnesio da 7Jx14" realizzati dalla Tecnomagnesio negli anni '90, su stampi originali Campagnolo, considerati ancora oggi tra i migliori, calzati obbligatoriamente da pneumatici Dunlop Racing, a tele incrociate e spalla alta, da 5.50M - 14".

CUORE GENEROSO

Per quanto riguarda la preparazione del motore, invece, non vi sono limitazioni regolamentari legate al Gruppo 2 internazionale e al periodo. Mantenendo il monoblocco originale,

9: La sospensione anteriore con trapezio inferiore forato, molla di diametro piccolo separata dall'ammortizzatore e barra antirollio maggiorata. In primo piano il disco freno da 272 mm abbinato a pinza Dunlop a due pompanti.

10, 11, 12: Il classico ponte posteriore Alfa Romeo, composto dalla scatola differenziale, fissata nella parte superiore tramite apposito supporto centrale a triangolo in alluminio, da cui partono i canocchiali che contengono i semiassi e puntoni longitudinali. I dischi freno sono da 267 mm abbinati a pinze Dunlop con azionamento meccanico.

13: I bellissimi cerchi in magnesio da 7Jx14", realizzati dalla Tecnomagnesio negli anni '90 su stampi originali Campagnolo, con gli pneumatici Dunlop Racing, a tele incrociate e spalla alta, da 5.50M - 14".

14, 15: Il bialbero GTA alimentato con i classici carburatori doppio corpo Weber DCOE45 dotati di tromboncini studiati da Alfa Delta.



16



17



18



19



20



21

sono state inserite canne cilindro in ghisa speciale con alesaggio portato al limite, 78,8 mm che incrementa la cilindrata a 1.598 cc (originale 78 mm per 1.560 cc), albero motore in acciaio forgiato, così come le bielle mentre i pistoni sono stampati, volano in acciaio e frizione con piatto in Ergal, coppa olio in magnesio con pompa olio maggiorata. La testata è stata sostituita con una nuova fusa in alluminio, per garantire massima tenuta della compressione, con i condotti lavorati con macchina utensile a controllo numerico in modo tale da risultare perfettamente uguali tra loro e senza asperità. Quindi sono stati montati alberi a camme in acciaio riprofilati, valvole in Nimonic di dimensioni maggiori (45 mm aspirazione e 41 mm scarico) con molle speciali e piattelli in Ergal, ricostruito lo speciale spinterogeno e realizzata ex novo la fusione in magnesio del coperchio valvole. L'alimentazione è

garantita da due carburatori doppio corpo Weber DCOE45 realizzati ex novo, con tromboncini in alluminio studiati da Alfa Delta, mentre l'impianto di scarico, in acciaio inox, è composto da collettori singoli da 41 mm che convergono nel tubo unico da 60 mm con due silenziatori. Il circuito di raffreddamento, oltre al radiatore acqua originale è stato completato con un radiatore olio motore posizionato frontalmente. Grazie a questi lavori, oltre ad una accurata messa a punto al banco prova, il quattro cilindri del Biscione preparato da Alfa Delta eroga una potenza massima di 180 CV a 8.200 giri/min, con una coppia di 180 Nm a 5.500 giri/min.

CAMBIO "NANNI"

Fra le tre tipologie di cambio omologate, in Alfa Delta hanno scelto quella denominata "Nanni", perché suggerita a suo tempo da Nanni Galli,

16: La testata GTA, con camere di scoppio modificate per alloggiare le doppie candele laterali e le valvole maggiorate. Si nota anche l'accurata lavorazione dei condotti, eseguita tramite macchinario a controllo numerico.

17: I collettori di scarico singoli, del diametro di 41 mm, in acciaio inox.

18: La coppa olio in magnesio. In profondità si nota lo sviluppo dello scarico, con i doppi collettori che convergono nel tubo di scarico singolo, del diametro di 60 mm, e i due silenziatori.

19: Il circuito di raffreddamento è stato completato con l'aggiunta di un radiatore olio motore posizionato frontalmente a fianco del radiatore acqua.

20: Il cambio, con campana e culatta in Elektron, ha la rapportatura di tipo "Nanni". Nella parte posteriore si nota il castelletto con le doppie pompe freno dotate di bilanciare per la ripartizione della frenata.

21: Il serbatoio di sicurezza omologato.

che ha le prime tre marce più lunghe ma ravvicinate tra loro come rapportatura, così da limitare la caduta di giri nel passaggio di marcia, con ingranaggeria dotata di sincronizzatori. Tra le diverse rapportature al ponte omologate, le più comunemente utilizzate sono 8/41 e, più frequentemente, 8/43. Di questa coppia conica, infatti, sono stati fatti

ricostruire gli ingranaggi da un'azienda specializzata, dato che all'epoca venivano fatti realizzare da Autodelta con un passo particolare non in commercio, completati con uno specifico trattamento antiattrito denominato "lafer". Infine, l'autobloccante meccanico ZF a lamelle è tarato con specifiche ad hoc per le caratteristiche della vettura in questa configurazione.