



La Giulietta SVZ del nostro servizio a restauro ultimato ha ritrovate le linee, soprattutto all'anteriore, e la colorazione originali, come mostra l'immagine dell'epoca al via di una cronoscalata.

Ritorno alle **origini**

Ripercorriamo il restauro completo di una rara Giulietta SVZ, effettuato a tempo di record da Alfa Delta e da uno specialista svizzero per schierare la vettura, riportata nelle forme e colorazione originali, alla prestigiosa Le Mans Classic.



DI EUGENIO MOSCA



01, 02, 03, 04, 05, 06: La SVZ, a parte la differenza del frontale, con i gruppi ottici alloggiati nell'incavo anteriore dei parafanghi, presentava la carrozzeria in alluminio solo in parte danneggiata dalla corrosione, che invece aveva colpito in maniera più profonda il telaio e le parti in acciaio, come evidenziato dopo la sverniciatura.

Quando si dice che non tutto il male vien per nuocere. Si potrebbe sintetizzare così la nascita di una delle vetture più belle e vincenti marchiate Alfa Romeo: la Giulietta SVZ, acronimo di Sprint Veloce Zagato, dalla quale deriverà poi anche la SZ, “coda tonda” e “coda tronca”, basata però sul pianale della Giulietta SS con passo ridotto a 2250 mm. Una sorta di fantastica storia a lieto fine, perché da un drammatico incidente è nata una piccola serie di automobili, in totale nelle varie versioni ne furono costruite solo 18, che oggi rappresentano il sogno di ogni collezionista, raggiungendo quotazioni stellari.

Nascita di una reginetta

Ma partiamo dall'inizio. Il primo maggio 1955 le Porsche 356 1300S di Richard von Frankenberg e Wolfgang von Trips dominano la Classe 1300 GT alla Miglia Miglia suonandole alle numerose Giulietta Sprint presenti. I vertici della casa milanese, decisamente contrariati dal risultato, non ci stanno e convocano una accesa riunione due giorni dopo nel quartier generale Alfa Romeo, dove in quattro e quattr'otto viene approvato il progetto di un'evoluzione della Sprint in grado di contrastare la supremazia teutonica. I tecnici del Biscione preparano la

Sprint Veloce, più leggera e spinta da un motore potenziato a 90 CV con due carburatori doppio corpo. Tra i tanti equipaggi privati a schierare la nuova coupé del Biscione nella Mille Miglia del 1956 ci sono anche Carlo e Salvatore Leto di Priolo, i quali però distruggono la vettura in un disastroso incidente. Per la riparazione la portano da Zagato che pensa bene di carrozzare la scocca con una pelle di peralluman, alleggerendo di oltre 110 kg la vettura sulla quale viene montato anche un motore più potente, con circa 115 CV, per un rapporto peso potenza che unito a linee più fluide consente alla nuo-



07, 08, 09: Prima di procedere con i lavori di lattoneria, che prevedevano l'asportazione e la risaldatura di porzioni di lamiera, la scocca è stata fissata sulla dima per verificare e mantenere allineamento e quote corrette.

10: Per montare il cambio a cinque rapporti è stato necessario modificare il tunnel centrale dopo avere verificato gli ingombri.

11: Per salvaguardare al massimo l'originalità della vettura sono state sostituite solo le porzioni necessarie di carrozzeria, modellate a mano.

va vettura, denominata SVZ (Sprint Veloce Zagato) di raggiungere la velocità massima di 195 km/h. Prestazioni che consentiranno a Massimo Leto di Priolo di imporsi nettamente a Monza nella Coppa Intereuropa di quell'anno, facendo della SVZ l'oggetto del desiderio, nonostante il costo decisamente elevato, di tutti i piloti desiderosi di puntare in alto. Nel 1957, infatti, furono costruite altre tre vetture, tra cui quella del nostro servizio, caratterizzate dal tetto con le due tipiche gobbe e muso differente dalle successive 14 SVZ realizzate nel 1958, per un totale a 18 esemplari.

Andata e ritorno

La vettura che presentiamo in questo servizio è una delle tre costruite nel 1957, realizzata per un facoltoso collezionista e gentleman driver ginevrino, Shild, che la utilizzò, nella colorazione rossa e bianca che richiama i colori svizzeri, in alcune gare in Francia e cronoscalate in Svizzera. Durante una di queste, nel 1960, Shild uscì di strada danneggiando in modo serio la vettura, soprattutto nella parte frontale. La vettura fu riportata da Zagato, dove per le riparazioni furono utilizzate le parti di carrozzeria della seconda serie di SVZ e SZ, a quel tempo disponibili perché in lavorazione, con

evidenti differenze soprattutto all'anteriore, snaturandone quindi un po' l'originalità. Negli anni successivi la vettura era quindi passata di mano tra alcuni collezionisti, in Germania e Italia prima di prendere la direzione di Lione dove è entrata a far parte della prestigiosa "Collection Anna Lisa Art On Wheels", dedicata alla moglie del collezionista francese Patrick Duvarry. Nel 2020 la SVZ è tornata a "casa", in Svizzera, acquistata dall'attuale proprietario, un collezionista e gentleman driver, con l'intento di riportarla allo stato originale, in base alla completa documentazione fotografica, e schierarla nuova-



12, 13, 14: Più importanti gli interventi sulla parte in acciaio della scocca, con in particolare da sostituire modellati a mano anche in questo caso.

15: Man mano che procedevano i lavori di lattoneria sono state eseguite prove di montaggio delle parti mobili per verificare accoppiamenti e arie.

16, 17: Fondo finale pre-verniciatura.



mente in corsa alla Le Mans Classic dell'anno successivo, dato che sulla carta risultava decisamente competitiva per puntare alla vittoria della classifica per "Indice di Performance" del Plateau 2 della prestigiosa classica francese per auto storiche.

Lotta contro il tempo

Un obiettivo decisamente impegnativo, date le condizioni della vettura e il poco tempo disponibile: la SVZ viene recuperata dai tecnici Alfa Delta poco prima delle feste natalizie e la Le Mans Classic è in programma all'inizio di luglio.

La vettura si presenta in buone condi-

zioni esteriori, per quanto riguarda la carrozzeria in alluminio che però deve essere completamente modificata nella parte anteriore, mentre la parte inferiore in acciaio è stata pesantemente intaccata dalla corrosione.

La vettura viene completamente smontata nell'officina di Marnate, separando meccanica e impianti che a loro volta dovranno essere completamente revisionati, dalla scocca che viene fatta sverniciare ad acqua così da valutare il reale stato di salute dei lamierati. A fine gennaio la scocca viene portata presso un abile lattoniere in svizzera, peraltro l'unico a prendersi un così gravoso impegno dati i tempi ristret-

ti, e messa sulla dima per verificare i corretti allineamenti ed evitare spostamenti durante le invasive lavorazioni di lattoneria. Infatti, oltre a riallineare la parte sinistra, sono stati staccati e sostituiti i fondi con altri completamente realizzati a mano, staccati e rigenerati i fascioni sottoporta e modificato il tunnel centrale per alloggiare il cambio a cinque marce con cui la vettura aveva corso all'epoca.

Inoltre, tutta la scocca è stata rinforzata, risaldando l'accoppiamento dei lamierati e applicando rinforzi nei punti più sollecitati. Infine, con l'intervento anche dei tecnici Alfa Delta, è stata montata la nuova gabbia di sicurezza,




18

19

20

21

22

23

18, 19, 20, 21:
Le fasi della verniciatura
che segnano il ritorno
alla livrea originale.

22, 23: Durante le fasi
di montaggio della gabbia
di sicurezza, imbullonata,
della plancia e dell'impianto
di estinzione, si provano
i punti di fissaggio del sedile
in funzione della posizione
di guida e taglia del pilota.

omologata per le competizioni di auto storiche, imbullonata in sei punti al pianale.

Ritorno alle origini

Quindi è stata asportata tutta la parte anteriore della carrozzeria in alluminio, ricostruita manualmente come quella originale con muso più basso e parafranghi più marcati a somiglianza della Giulietta Sprint Veloce, ed effettuate operazioni di ripristino di alcune parti della carrozzeria, con l'asportazione e sostituzione di porzioni di lamiera, in modo tale da mantenere al massimo l'originalità generale, così come sono state mantenute, e rigenerate, le su-

perfici vetrate originali in plexiglass, tranne il parabrezza in vetro, come richiesto dal regolamento, ricostruito più leggero e di tipo stratificato.

Una volta terminati i lavori di lattoneria, con la lisciatura delle aree lavorate, ed effettuata la prova di montaggio dei particolari smontabili, come portiere e cofani oltre che gruppi ottici e mascherine, per verificare accoppiamenti e "arie", 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 sulle parti interessate dagli interventi di lattoneria oppure non perfettamente alli-

neate, poi lisciate con carta abrasiva a grana 400 e 500.

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.

Quindi si è passati alla verniciatura, prima la parte inferiore e vani interni e successivamente le superfici esterne con due strati di vernice in rapida successione, del classico colore "rosso Alfa" con striscia bianca centrale come la livrea originale, asciugati prima con passaggio in forno e poi lasciati cristal-


24

25

26

27

28
24, 25, 26, 27:

L'assemblaggio prosegue con la realizzazione e montaggio dei vari circuiti, elettrico e idraulici, oltre al montaggio della strumentazione e della parte meccanica.

28: Mantenate le superfici vetrate, in plexiglass, ed i relativi profili opportunamente rigenerati.

29: La Giulietta SVZ, con Roberto Restelli, sullo schieramento di partenza della Le Mans Classic.


29

lizzare per una settimana prima della lucidatura finale, con un primo passaggio leggero con macchinetta e successivamente manuale.

Effettuato il montaggio delle superfici vetrate, dei gruppi ottici e mascherine, di portiere e cofani, la scocca è tornata nell'officina Alfa Delta per l'assemblaggio dei vari circuiti e delle parti meccaniche.

All'insegna della leggerezza

Qui è stata montata la plancia, rigenerata così come la strumentazione, mentre l'impianto elettrico è stato realizzato ex novo con cavi di tipo aeronautico, argentati di dimensione ridotta a

vantaggio di conduttività e leggerezza, e fusibili a riarmo.

A completare la dotazione interna, il sedile in carbonio Tillet e l'impianto di estinzione in alluminio. Tutto votato ad alleggerire al massimo la vettura, come i bellissimi cerchi fatti realizzare in magnesio, che riprendono disegno e dimensioni, 4,5Jx14", della Giulietta dell'epoca.

Missione compiuta!

In successione è stata montata la meccanica, completamente revisionata e ottimizzata, ed i vari impianti, realizzati ex novo, terminando l'assemblaggio della vettura il mercoledì precedente

la gara, giusto in tempo per affrontare il viaggio da Marnate (VA) a Le Mans. Peraltro, causa Covid, l'edizione 2021 della Le Mans Classic si è svolta in forma ridotta, sul tracciato piccolo Bugatti invece che sul lungo dove si svolge normalmente la 24 Ore.

Questo non ha comunque impedito a Roberto Restelli, titolare di Alfa Delta, di raccogliere dopo tanto lavoro la soddisfazione di conquistare, al volante della bellissima Giulietta SVZ, il primato della classifica per Indice di Performance del secondo Plateau in entrambe le gare, di 50 minuti ciascuna, come da obiettivo dichiarato. Quindi, missione compiuta! ●